

# INNUNG DES BERLINER TAXIGEWERBES E.V.



Persiusstraße 7 · D-10245 Berlin · Tel.: 030 / 236 27 201 · Telefax: 030 / 236 27 203

<http://www.taxiinnung.org>

e-Mail: [info@taxiinnung.org](mailto:info@taxiinnung.org)

---

Innung des Berliner Taxigewerbes e.V. · Persiusstraße 7 · 10245 Berlin

St. -Nr. 27/620/50048

Landesamt für Bürger- und  
Ordnungsangelegenheiten  
z.Hd. Frau von Chamier  
Puttkamerstraße 16-18  
10958 Berlin

Berlin, den 21.11.2018

## **Stellungnahme im Anhörungsverfahren gemäß § 14 PBefG**

Sehr geehrte Frau von Chamier,

wir danken für die Einbeziehung der Innung des Berliner Taxigewerbes e.V. in das Anhörungsverfahren gemäß § 14 PBefG in Rahmen des Erweiterungsantrages der Firma GHT Mobility GmbH, und nehmen wie folgt Stellung:

Der § 2 Abs. 7 des PBefG ermöglicht eine Genehmigung „zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel“ und so kann „die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen“.

Das Unternehmen GHT Mobility GmbH (Clever-Shuttle) hat bereits eine Genehmigung für die Erprobung ihres Geschäftsmodells für 2 Jahre, eine Genehmigung für die Erweiterung von 10 auf 30 Wagen und eine Genehmigung für die mögliche Höchstdauer von vier Jahren erhalten.

Der nun vorliegende Antrag auf Erweiterung von 30 auf 150 Wagen, einzig mit der Erläuterung des Geschäftsmodells im Anhang, macht die Notwendigkeit einer Expansion zu Erprobungszwecken nicht plausibel. Aus unsere Sicht braucht nicht mehr erprobt werden!

Nach über zwei Jahren Betrieb von Clever-Shuttle sind keine Ergebnisse dieser Erprobung bekannt. Bis jetzt hat die Clever-Shuttle keine Daten bezüglich Fahrgastzahlen oder Umsätzen für Berlin veröffentlicht, nur bei verschiedenen Veranstaltungen wurden Zahlen zur Auslastung zwischen 1,3 und 2,4 Fahrgästen pro Fahrt genannt. Nicht benannt wurde, ob bei diesen Quoten auch wirklich verschiedene Besteller zusammengebracht wurden, oder ob nicht ein bestimmter Teil der Fahrten einfach von einer Gruppe aus zwei oder mehreren Personen für eine Fahrt von A nach B gebucht wurde. Allerdings werden die Fahrzeuge der Clever-Shuttle-Flotte nach Augenschein zumeist leer oder mit nur einem Fahrgast an Bord gesichtet.

Nach dem PBefG sind Mietwagenunternehmer verpflichtet über ihre Aufträge Buch zu führen. Das System von Clever-Shuttle ist digital aufgebaut und jede Fahrt hinterlässt einen „digitalen Fingerabdruck“: Es sollte der Clever-Shuttle also praktisch möglich sein zum Antrag auf Erweiterung auch Datenmaterial zu liefern, welches dann eventuell eine Begründung für die gewünschte Erweiterung um das fünffache (!) der Fahrzeugzahl liefert. Darüber hinaus wäre es für diesen Antrag angebracht darzulegen, ob das „Herzstück“ des Konzeptes - die gebündelte Personenbeförderung - überhaupt in einem Maße stattfindet, welches ein Mehr an Fahrzeugen, und falls ja in welchem Umfang, rechtfertigt.

Im Raum steht ebenfalls die Frage nach der Eigenwirtschaftlichkeit. Allein der Wert der Fahrzeugflotte lässt daran zweifeln. Einen Preis pro gefahrenem Kilometer sucht man auf der Internetpräsenz der Antragstellerin vergeblich. Lediglich wird die Einführung von einem an Angebot und Nachfrage ausgerichteten, schwankendem Fahrpreis angekündigt.

Eine Offenlegung konkreter Informationen zur Anzahl der Fahrten, Besetztquoten der Fahrzeuge etc. sehen wir somit als unerlässlich an. Alle Betreiber derzeitiger und künftiger Erprobungsverkehre müssen in dieser Hinsicht zwingend auf Transparenz verpflichtet werden.

Zur Frage, die der §2 Abs. 7 auch stellt, nämlich nach der Auswirkung auf andere Verkehrsarten des öffentlichen Verkehrs: Es muss nicht nur untersucht werden, ob durch das Angebot von Clever-Shuttle tatsächlich die Nutzung von Privatfahrzeugen zurückgeht, sondern auch inwieweit der ÖPNV-Linienverkehr und das Taxigewerbe in ihrer Funktionalität beeinträchtigt werden.

In den USA sind diese sogenannten „Ride-Hailing“ oder „Ride-Pooling“-Dienste durchaus erprobt und belastbare Zahlen aus Forschungen führten zu mehreren Studien, die zeigten, dass sich solche Geschäftsmodelle weder zur Reduzierung des Individualverkehrs, noch zur Reduzierung des Verkehrs insgesamt eignen. Im Gegenteil, die Fahrgäste dieser Unternehmen kommen im Wesentlichen aus dem öffentlichen Personennahverkehr und zu ca. 20% aus dem Taxiverkehr.

Selbst wenn man davon ausginge, dass jede Fahrt, wie von Clever-Shuttle irreführend mit „aus 5 mach 1“ beworben, fünf Fahrgastrouten verbinden würde (was schon unmöglich ist, da nicht alle Fahrzeuge über so viele Sitzplätze verfügen), darf man nicht daraus schließen, dass 5 mal so wenig Kilometer gefahren werden, als würde jeder Fahrgast ein eigenes Fahrzeug nutzen. An- und Abfahrt und Umwege, um die Routen tatsächlich zu verbinden, müssen selbstverständlich mit eingerechnet werden. Geht man nun von den von Clever-Shuttle einzigen öffentlich geäußerten Zahlen aus (1,3-2,4 pro Fahrt) und bezieht die statistischen Ergebnisse aus den USA ein, (dass ein Großteil der Fahrten durch das Ride-Pooling-Angebot überhaupt erst zu Autofahrten werden (statt Bahn, Bus, Fahrrad), so läuft es in Wirklichkeit wahrscheinlich eher auf ein Verhältnis von 1:1 hinaus, wenn nicht sogar noch mehr Fahrzeugkilometer auf die Straße kommen, als ohne „Ride-Pooling“.

Das Argument der Umweltfreundlichkeit und der Reduzierung des Autoverkehrs durch sogenannte „gebündelte Fahrten“ ist somit aus unsere Sicht entkräftet.

Die Studien in deutscher Übersetzung sind hier nachzulesen: <https://taxi-innung.de/die-studien/>

Übrig bleibt das „umweltfreundliche“ Argument in Bezug auf die Emissionsfreiheit der elektrisch betriebenen Flotte, welche aber auch hohe Investitionen erfordert, die auf den Fahrpreis umgelegt, den potentiellen Kundenkreis drastisch einschränken würden. Allein die Elektromobilität ist aus unserer Sicht generell kein tragendes Argument für eine Klassifizierung als neue Verkehrsart im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes. Es handelt sich schlicht um Personenbeförderung im Sinne des § 49 Abs 4.

Durch die Zulassung, zusätzlicher Fahrzeuge wird nur eine Verdichtung des Verkehrs verursacht, zusammengenommen mit den in letzter Zeit sowieso schon rapide wachsenden Mietwagenzahlen in Berlin, ist nicht nur der Verkehrskollaps vorprogrammiert, sondern auch die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes bereits jetzt schon mehr als stark gefährdet.

Nach unsere Auffassung geht es der Firma Clever-Shuttle darum zum Start nach einer möglichen Änderung des PBefG einen vorderen Platz im Wettbewerb einzunehmen. Hinter diesen Firmen stehen Großkonzerne die derzeit mehr Geld investieren, als sie gewinnen, um wiederum später zum autonomen Fahren eine gute Position zu haben.

Die Innung des Berliner Taxigewerbes e.V. empfiehlt daher dringend der Firma GHT Mobility GmbH eine Erweiterung der Fahrzeugflotte zu versagen.

Mit Freundlichem Grüßen



Leszek Nadolski  
1. Vorsitzender

