

# INNUNG DES BERLINER TAXIGEWERBES E. V.



**Zweigstelle** Persiusstraße 7 · 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. - Zweigstelle · Persiusstraße 7 · 10245 Berlin

St.-Nr. 27/ 620/50048

Landesamt für Bürger- und  
Ordnungsangelegenheiten  
Abt. III C 32  
z.Hd. Frau Schorstein  
Puttkamer Straße 16-18  
10958 Berlin

17. Mai 2018

## **Stellungnahme zum Verlängerungsantrag des Probetriebes von 2 auf 4 Jahre und Übertragung der Genehmigung von GHT Mobility GmbH auf CleverShuttle Berlin GmbH sowie zum Gesamtkonzept „CleverShuttle“**

Sehr geehrte Frau Schorstein,

wir möchten uns bedanken, dass die Innung des Berliner Taxigewerbes e.V. zum oben aufgeführten Anhörungsverfahren gemäß § 14 Abs. 4 PBefG Stellung beziehen darf.

Vom Antragsteller wird eine Verlängerung beantragt „zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel“ nach § 2 Abs. 2 Punkt 7 PBefG. Es handelt sich jedoch bei dieser betriebenen Verkehrsform um keine neue Verkehrsart welche es erst noch, gemäß § 2 Abs.7 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), zu erproben gilt. Und für die eventuell von den Vorschriften des PBefG abgewichen werden muss. Das Neue, Fahrten zu bündeln, ist technisch bereits von Taxis machbar und wird in Berlin bereits angeboten. Ab Juni 2018 wird das Angebot im großen Stil erweitert und auch von „Taxi Berlin“ (6.600 Taxis) und der Vermittlungs-App „taxi.eu“ angeboten werden. Zusätzliche Fahrzeuge des Antragstellers, die von einem Betriebsitz kommend, den Kunden zur Verfügung gestellt werden sollen, „reduzieren den Individualverkehr“ also gerade nicht, sondern führen zu zusätzlichen Fahrzeug-Kilometern.

Die ganze Ausrichtung des Projektes ist eindeutig „Gelegenheitsverkehr“. Beim Gelegenheitsverkehr mit PKWs kommt, neben dem Taxi, nur die Kategorie Mietwagen in Betracht. Für diese Kategorie hat der Gesetzgeber im § 49 Abs. 4 (Personenbeförderungsgesetz PBefG) geschrieben: „Verkehr mit Mietwagen ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die nur im ganzen zur Beförderung gemietet werden“. Bei der Sitzplatzweisen-Vermietung handelt es sich nicht um eine „neue Verkehrsart“, sondern um eine die dem Gesetzgeber schon bekannte ist und von diesem ausdrücklich untersagt wird.

Berliner Volksbank eG

IBAN: DE02100900005412208023

BIC: BEVODEBBXXX

Hauptsitz: Storkower Straße 107 · D-10407 Berlin  
Eingetragen im Vereinsregister beim Amtsgericht Berlin Nr. VR 1098 Nz

Tatsächlich werden die wichtigsten Punkte des Clever Shuttle-Konzeptes mittlerweile vom Berliner Taxigewerbe regulär angeboten. Es handelt sich um dabei um:

- a) „Tür-zur-Tür-Beförderung“ ohne Fixpunkte und feste Abfahrtszeiten
- b) Konzessionierte Fahrzeuge, angestellte Fahrer mit einem Personenbeförderungsschein
- c) Fahrgastanfragen per „App“ - Bündelung durch einen computergestützten Algorithmus
- d) Gemeinsamer Transport von Personen mit ähnlichen Routen in einem Fahrzeug

Zusätzlich sind wir der Meinung, dass CleverShuttle große Bevölkerungsschichten ausschließt. Im CleverShuttle Mobilitätskonzept wird zwar das „grundlegend neue Mobilitätsangebot“ mit den Worten „CleverShuttle dient damit in mehrfacher Hinsicht den öffentlichen Verkehrsinteressen des Landes Berlin“ oder „es reduziert den Individualverkehr“ angepriesen. Tatsächlich schließt CleverShuttle aber mehr als die Hälfte der Berliner Bevölkerung von seinem Mobilitätsangebot aus. Zum einen durch einen Mangel an Barrierefreiheit und zum anderen durch einen Zwang zur App-Nutzung. Der App-Zwang schließt vor allem viele Senioren aus und weitere Möglichkeiten zur Nutzung von CleverShuttle wie z.B. ein Web-Angebot oder ein Call-Center sind dabei nicht vorgesehen.

Was noch beachten werden muss, dass ein App-Zwang ebenfalls die Rechte von geistig behinderten Bürgern berührt, die heute selbstständig das ÖPNV-Angebote nutzen können, jedoch durch den Zwang einer App-Nutzung potentiell ausgeschlossen werden.

„Intelligente Mobilität“ braucht Regeln und Kontrolle, damit diese Aufgaben – und damit die Funktion des ÖPNV – nicht an ausschließlich profitorientierte Mega-Konzerne fallen und dann die Regeln des Stärkeren entscheiden. *Anstatt solchen Anträgen statt zu geben, brauchen wir strengere Regeln für Mietwagen.* Wären Mietwagen verpflichtet, ihre Umsätze mit Fiskaltaxameter ähnlichen Geräten zu erfassen und würde die Einhaltung der Rückkehrpflicht mittels GPS-Ortung kontrolliert werden, wäre *Missbrauch besser zu beweisen und könnte gezielter bekämpft werden.*

Da für Mietwagen derzeit nicht einmal Fahrtschreiber vorgeschrieben sind, wandern Fahrer, die „schwarzarbeiten“ wollen, bereits in Scharen vom mittlerweile 100-prozentig kontrollierten Taxigewerbe zum Mietwagen ab. Vorschriften nicht zu überprüfen, ist fahrlässig. Es ist besser, die Spielregeln zu verschärfen, statt immer mehr Ausnahmen zu genehmigen.

Unter dem Slogan „Verlässlich ist modern“, dass dem Taxi durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eine Sonderstellung im ÖPNV zukommt, ist kein Zufall. Zahlreichen höchstrichterlichen Bewertungen, die im Taxigewerbe ein „überragend wichtiges Gemeinschaftsgut“ oder ein „öffentliches Verkehrsmittel und schutzwürdiges Gemeinschaftsgut im Sinne des Grundgesetzes“ sehen, ist der Gesetzgeber noch immer nicht gefolgt. Diverse Sonderrechte im Verkehr (Nutzen der Busspur, Laden in zweiter Reihe) wie auch der ermäßigte Umsatzsteuersatz unterstreichen aber die Sonderstellung des Taxis im ÖPNV.

Durch die gesetzliche Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht sind den privaten Taxibetreibern enge unternehmerische Grenzen gesetzt, damit den Kunden ein immer verfügbares, in Preis, Qualität und Sicherheit verlässliches Verkehrsmittel garantiert werden kann, in dem sie Fahrstrecke und -ziel frei bestimmen können, und das den ÖPNV ideal ergänzt. *Staat und Kommunen verfügen gegenüber dem Taxigewerbe über Steuerungsinstrumente, die es, leichter als gegenüber jedem anderen Anbieter, ermöglichen, Standards vorzugeben. So könnten Genehmigungen künftig z. B. an einen ökologischen Antrieb oder an Barrierefreiheit geknüpft werden.*

### **Bahn + Bus + Taxi = intelligente Mobilität**

Vor dem Hintergrund des geplanten Mobilitätsgesetzes, durch das „intelligente Mobilität“ gesichert und verbessert werden soll, darf die zuständige Behörde nur in Ausnahmen und mit Augenmaß Gebrauch von der Experimentierklausel gemäß § 2 Abs. 7 PBefG machen. Nur so kann das Ziel des Gesetzentwurfs erreicht werden, das Gesamtsystem im Hinblick auf die Anforderungen der Zukunft zu optimieren, in dem „die verschiedenen Verkehrsmittel mit ihren spezifischen Stärken zum Einsatz kommen“. Um „möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs“ zu erreichen, gilt es, Massen sich unkontrolliert bereithaltender, die Innenstädte überschwemmender Mietwagen zu verhindern.

Der Grund, dass CleverShuttle trotz der angeführten Gründe Brennstoffzellen-Fahrzeuge mit einem Listenpreis von rund EUR 80.000,00 Euro einsetzen kann, liegt ausschließlich an der Gesellschafterstruktur. Mit Daimler Benz und vor allem der Deutschen Bahn hat CleverShuttle bzw. die dahinter stehende Firma GHT Mobility GmbH zwei potente Investoren, welche das ökonomisch fragwürdige Geschäftsmodell finanzieren. Insbesondere bei dem letztgenannten Gesellschafter mit einem Alleinaktionär „Bundesrepublik Deutschland“ stellen sich nicht zuletzt europarechtlich Fragen im Hinblick auf ein Subventionsverbot. Dieses scheint die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation bisher nicht oder nicht in ausreichendem Maße geprüft zu haben.

Die Innung des Berliner Taxigewerbes e. V. empfiehlt daher die Ablehnung des Antrages auf Erneuerung und Übertragung einer Genehmigung zur Erprobung gemäß § 2 Abs. 7 PBefG von GHT Mobility GmbH/CleverShuttle.

Mit freundlichen Grüßen



Rolf Feja  
2. Vorsitzender