



An die Mitglieder des Ausschusses  
für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz  
Abgeordnetenhaus von Berlin  
Niederkirchnerstraße 5  
10117 Berlin

Berlin den 04.04.2018

## **Stellungnahme der Innung des Berliner Taxigewerbes e. V. zum Gesetz zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung**

Zunächst einmal wollen wir uns für die Einladung und Gelegenheit zur Stellungnahme herzlich bedanken.

Mit einem eigenständigen Mobilitätsgesetz will Berlin als erstes Bundesland eine Antwort auf die gesellschaftlichen Fragen zur Klärung der offensichtlichen Konkurrenzsituation im Bereich Verkehr geben und damit eine Grundlage für die Weiterentwicklung des Zusammenwirkens aller Verkehrsmittel schaffen.

„Und das ist gut so!“, könnte man auf gut Berlinerisch bewerten.

Weniger gut ist, dass das ÖPNV-Verkehrsmittel Taxi auf insgesamt 86 Seiten der Vorlage exakt zweimal (am Rande) erwähnt wird. Einmal im Zusammenhang mit der Nutzung von ÖPNV-Fahrwegen (Seite 24) und einmal in der Funktion als Inklusionstaxi im Zusammenhang mit der nicht vollständig umgesetzten Barrierefreiheit (Seite 44). Es drängt sich der Eindruck auf, dass das Gewerbe Taxi nicht mehr Teil des Personenbeförderungskonzeptes sein.

Auch wenn mit dem vorliegenden Gesetz zunächst einmal die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes, also Fußverkehr, Radverkehr und klassischer, liniengebundener ÖPNV-Verkehr erfasst werden sollen, fordern wir bereits heute adäquate Regelungen für das Taxi im noch zu erarbeitenden Abschnitt „Intelligente Mobilität“.

Hierzu möchten wir herausstellen, dass das Taxi als integraler Bestandteil des ÖPNV mit Beförderungsgarantie 24 Stunden-Rückgrat der ÖPNV-Mobilität für Jedermann ist. 8.107 Taxis (Stand 03.2018) befördern in Berlin **monatlich mit ca. 3.000.000** Fahrgäste und ermöglichen gerade älteren Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Behinderungen – und nicht selten auch die Möglichkeit, überhaupt noch ein selbstbestimmtes, autonomes Leben zu führen.

Wir sind geringe Aufmerksamkeit bis hin zur völligen Ignoranz dieser Leistung für das Allgemeinwohl – leider auch durch die Behörden – gewöhnt. Taxis scheinen selbstverständlich zu sein, sie haben kurzfristig für Jedermann zur Verfügung zu stehen, natürlich zu volkstümlichen Preisen und 24 Stunden am Tag, 365 Tage im Jahr. Das hinter dieser ungeheuren Leistung viel unternehmerisches Engagement, Fleiß, unbedingte Einsatzbereitschaft von rund 3.249 (Stand 03.2018) Unternehmern und ihren ca.: 12.000 Mitarbeitern im Taxigewerbe an Werktagen, Sonntagen und Feiertagen rund um die Uhr dahinterstehen, wird leider viel zu selten zur Kenntnis genommen.

Doch die Selbstverständlichkeit, wie Sie Ihr Taxi nach 5 Minuten vor der Tür erwarten, ist eben nicht selbstverständlich. Das ÖPNV-Verkehrsmittel an der Schnittstelle zur Individualmobilität ist aktuell akut in seiner Existenz bedroht. Wir meinen damit nicht etwa Roboter-Taxis, die erwarten wir im Großstadtverkehr realistisch nicht vor 10 – 15 Jahren.

Aber bedroht durch neue Anbieter unter dem Deckmäntelchen „innovativer Verkehrskonzepte“. So ist in § 25 Abs. 11 des hier behandelten Entwurfes vorgesehen, innovative Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote des ÖPNV mit Blick auf die verbesserte Erfüllung der Ziele des Gesetzes zu erproben. Das liest sich gut. Wir fordern aber, bei den Erprobungen Augenmaß zu bewahren und vor allen Dingen die öffentlichen Verkehrsinteressen im Auge zu behalten, diese haben irgendwelchen Investoren und Konzerninteressen vorzugehen.

Das Berliner Taxigewerbe nutzt bereits seit Jahrzehnten die Digitalisierung, um seine Vermittlung effizient zu organisieren und Fahrgäste schnell und umweltfreundlich zu bedienen. Die Taxi-Dienstleistungen können seit vielen Jahren über innovative Bestell-Apps mit geringer Zugangsschwelle geordert werden. Was neue Herausforderer der Politik als digitale Innovationen verkaufen wollen, ist für uns ein alter Hut. Wir sagen hier sogar, das traditionell klein- und mittelständisch organisierte Taxigewerbe zeigt sich überaus innovativ, so steht bspw. Taxi-Sharing in Berlin kurz vor dem offiziellen Startschuss.

Was wir aber befürchten ist, dass neue Anbieter und dahintersteckende, milliarden schwere Konzerne alten Wein in neuen Schläuchen verkaufen und unter Stichworten wie „Ridesharing“, „Ride-Pooling“, mathematischer Algorithmus und „Digitalisierung“ Rosinenpickerei betreiben wollen. Eines ist den neuen Verkehrskonzepten – „BerlKönig“, „Clever Shuttle“ oder die neue Kooperation von ADAC und door2door und wie auch immer sie heißen mögen – gemein: Bis jetzt hat keiner den Beweis erbracht, dass die Verkehre eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Aber mit Abermillionen von Konzerngeldern wird einem klein ständischen Gewerbe das Leben schwer gemacht und existentiell bedroht.

Denn die neuen Herausforderer visieren insbesondere die attraktiven Fahrgastströme in verkehrsreichen Zeiten und viel frequentierten Gebieten an, die verbleibenden Brotkrumen werden gnädig dem Taxigewerbe übriggelassen. Damit werden aber nicht nur dem Taxigewerbe, sondern auch dem klassischen ÖPNV wichtige Einnahmequellen ausgetrocknet, die dringend zum betriebswirtschaftlichen Ausgleich für die unlukrativen, aber sozial

besonders wertvollen Fahrten wie etwa der „berühmten Oma“ zu ihrem 700 m entfernten Arzt notwendig sind.

Die neuen Herausforderer wollen möglichst alle Privilegien eines ÖPNV-Verkehrsmittels genießen, fordern aber, von den lästigen Pflichten (z.B. Tarifpflicht, Betriebspflicht, Beförderungspflicht, Rückkehrpflicht zum Betriebssitz) zumindest teilweise entbunden zu werden. Wir sagen: „same Business, same Rules“ – gleiches Geschäft, gleiche Regeln. Auch wenn Heerscharen von Lobbyisten, Rechtsanwälten und PR-Strategen einen anderen Eindruck erwecken wollen, sind die neuen Mobilitätskonzepte ein Paradebeispiel für rücksichtslosen Plattform-Kapitalismus.

Wir fordern deshalb, bei Genehmigungsanträgen im Rahmen der Experimentierklausel des § 2 Abs. 7 PBefG genau zu prüfen, ob die beabsichtigten Verkehre nicht öffentlichen Verkehrsinteressen und damit dem Interesse der Allgemeinheit entgegenstehen. Es ist immer sehr genau darauf zu achten, dass Rechten und Pflichten aller Teilnehmer am Verkehrsmarkt in einer ausgewogenen Balance stehen.

Mit freundlichen Grüßen



Leszek Nadolski  
1. Vorsitzender