

# Abgeordnetenhaus B E R L I N

17. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

## **Wortprotokoll**

## Öffentliche Sitzung

### **Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr**

72. Sitzung  
24. Februar 2016

Beginn: 14.05 Uhr  
Schluss: 16.44 Uhr  
Vorsitz: Andreas Otto (GRÜNE)

### Punkt 1 der Tagesordnung

#### **Aktuelle Viertelstunde**

Siehe Inhaltsprotokoll.

### Punkt 2 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung – [0309](#)  
Drucksache 17/2719 BauVerk  
**Entwurf des Bebauungsplans 9-60 für eine Teilfläche  
des ehemaligen Rangierbahnhofes Schöneweide  
zwischen der nördlichen Verlängerung der  
Landfliegerstraße und der nördlichen Verlängerung  
der Hans-Schmidt-Straße sowie für Teilflächen der  
Grundstücke Groß-Berliner Damm 81 / 81A und 85  
im Bezirk Treptow-Köpenick, Ortsteile Adlershof,  
Johannisthal und Schöneweide**  
Haupt

– Vorabüberweisung –

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 3 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –  
Drucksache 17/2607  
**Gesetz zur Änderung des Gesetzes über das  
Vermessungswesen in Berlin (VermGBIn)**

[0299](#)  
BauVerk(f)  
ITDat\*

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs  
**Qualität im Taxigewerbe**  
(auf Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU)

[0244](#)  
BauVerk

- b) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
Drucksache 17/2224  
**Barrierefreies Taxi in Berlin etablieren**

[0253](#)  
BauVerk(f)  
GesSoz

Hierzu: Anhörung

- c) Vorlage – zur Kenntnisnahme – gemäß Artikel 64  
Absatz 3 der Verfassung von Berlin  
**Vierte Verordnung zur Änderung der Verordnung  
über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr**  
(auf Antrag der Fraktion der SPD)  
Vo-Nr. 17/036

[0055](#)  
BauVerk

**Vorsitzender Andreas Otto:** Ich möchte zunächst unsere Gäste begrüßen. Das ist zum einen Herr Leszek Nadolski, Vorsitzender des Vorstands der Innung des Berliner Taxigewerbes. – Herzlich willkommen! – Dann begrüße ich Herrn Detlev Freutel, den Vorsitzenden des Vorstands des Taxiverbands Berlin-Brandenburg. – Auch Ihnen ein herzliches Willkommen! – Ich begrüße Herrn Dr. Lutz Kaden, den Branchenkoordinator für Verkehr der Industrie- und Handelskammer Berlin. – Herzlich willkommen! – Und ich begrüße Herrn Lutz-Stephan Mannkopf, den Projektleiter des Projekts Inklusionstaxi des Sozialverbands Deutschland Berlin-Brandenburg e. V., sowie Herrn Richard Leipold, den Vorsitzenden des Vorstands der Berliner Taxivereinigung e. V. Da es so viele verschiedene Verbände und Vereinigungen gibt, sagen Sie uns bitte als ersten Satz kurz, was das ist. – Ich schlage ein Wortprotokoll vor und höre keinen Widerspruch. – Wir behandeln die Tagesordnungspunkte a) und b) im Rahmen der Anhörung gemeinsam. Sie können, müssen sich aber nicht zu allem äußern. – Ich gebe jetzt die Gelegenheit zur Begründung des Tagesordnungspunkts. – Bitte, Herr Kreins!

**Ole Kreins (SPD):** Ich möchte die Begründung fallenlassen. Das sind für unsere Stadt relevante Themen, weshalb ich lieber die Informationen unserer Gäste hören würde.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Vielen Dank! – Die CDU? – [Oliver Friederici (CDU): Genau-so!] – Bündnis 90/Die Grünen? – Herr Gelhaar, bitte schön!

**Stefan Gelhaar (GRÜNE):** Fast genauso! Zu den SPD-CDU-Anmeldungen will ich gar nicht viel sagen, aber noch mal auf den Antrag hinweisen, wo ich hoffe, dass wir uns heute verständigen. Dahinter steckt ein Projekt des SVD: Inklusionstaxis für Berlin. Das gibt es in London. Ich möchte gern heute erfahren, ob wir uns darauf verständigen können, so etwas auch in Berlin anzuschließen. Der SVD ist heute da und kann sicherlich Auskunft geben, wenn Fragen auftreten. Ich hoffe, dass wir am Ende des Tagesordnungspunkts einen Schritt in die richtige Richtung machen können.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Vielen Dank! – Jetzt würden wir den eingeladenen Gästen das Wort geben, in dem Größenrahmen von fünf bis sechs Minuten. Wir haben fünf Leute, fünfmal sechs ist dreißig, dann ist eine halbe Stunde rum. Vielleicht schaffen wir es, diesen Tagesordnungspunkt in einer Stunde abzuarbeiten. Wir probieren das mal und fangen mit Herrn Nadolski an. Ich hoffe, dass Sie alle wissen, was wir von Ihnen hören wollen.

**Leszek Nadolski** (Innung des Berliner Taxigewerbes): Ich hoffe es auch. Vielen Dank für die Einladung! Mein Name ist Leszek Nadolski von der Berliner Taxiinnung. Wir sind hier wegen des Projekts der Grünen – Barrierefreies Taxi in Berlin. Das Berliner Taxigewerbe begrüßt, dass so ein Antrag eingebracht worden ist. Das einzige Problem, das wir haben, sind die Mehranschaffungen der Fahrzeuge und einfach die Zuschüsse, was damit zusammenhängt, um die Fahrzeugmehrkosten in Gang zu setzen, denn so ein Fahrzeug muss extra umgebaut werden, was nicht billig und sehr aufwendig ist. Ansonsten brauchen wir die Daten der Sozialverbände, um wie viele Aufträge es sich handelt und was überhaupt möglich ist.

Wie gesagt: Das Berliner Taxigewerbe begrüßt dieses Projekt. Wir möchten es gern mittragen. Berlin ist überall barrierefrei, Hotels, Flughäfen, aber leider nicht in den Taxen. Wir haben fünf Fahrzeuge, die das jetzt spontan machen können. Alles andere sind Sonderfahrdienste, die sehr aufwendig und mit tagelangen Vorbestellungen verbunden sind, unpünktlich und ungenau. Die aus unserer Sicht einzige Möglichkeit, eine barrierefreie Mobilität für die behinderten Menschen darzustellen, wäre, einen Pool von Taxen in Berlin anzuschaffen, in einer Größenordnung – die Meinungen liegen ein bisschen auseinander – von zwischen 100 und 800 Fahrzeugen. Dann wäre das flächendeckend für die ganze Stadt möglich.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön, Herr Nadolski! – Herr Freutel!

**Detlev Freutel** (Taxiverband Berlin-Brandenburg): Ich bedanke mich für die Einladung! – Die Themen hängen ein bisschen zusammen. Ich fange mit der Qualität an und möchte gern ein paar Basiszahlen zu unserem Gewerbe nennen, damit Sie eine Vorstellung davon bekommen. Das erhellt vielleicht manches. – Das Gewerbe macht im Jahr einen Bruttoumsatz von etwa 400 bis 450 Millionen Euro. Das entspricht bei einer durchschnittlichen Tour von 14 Euro etwa 30 Millionen Touren pro Jahr. Das Gewerbe ist dem Personenbeförderungsgesetz und den Bundesgesetzen entsprechend für die Mobilität und Bedarfsversorgung der Bevölkerung zuständig. Wir brauchen nicht lange herumzureden: Das geht vom Betrunkenen über den Geschäftsmann bis zur Oma mit Hüfte. Dafür sind wir da, das macht das Besondere des Gewerbes aus. Das sind enorme Zahlen. Allein der Taxifunk in Berlin – das ist der größte

in Deutschland – vermittelt im Jahr etwa acht Millionen Touren. Das ist die klassische Taxi-vermittlung. Daneben gibt es natürlich Leute, die winken usw.

Wir haben 8 000 Taxen, grob gesagt. Die Zahlen, die ich genannt habe, sind relativ beschei-den gerechnet, also nicht hochgeschraubt. Ich gehe davon aus, dass eine Taxe etwa 4 500 Eu-ro Umsatz im Monat macht. Damit Sie wissen, was die Basis meiner Berechnung ist. Da sind wir uns mit anderen Experten einig. Ich kann nachher auch noch Zahlen nennen, was wir bis-her an Rollstuhlfahrern oder mit Faltern und Rollator befördern.

Zur allgemeinen Qualität: Es ist hoffentlich jedem aufgefallen, dass die Taxen seit Jahren sauberer werden. Daran kann man einiges erkennen. Das Gewebe hat 2014 aus sich heraus eine Qualitätsoffensive gestartet. Herr Waldner vom Taxifunk hat das Gewerbe aufgefordert: Lasst uns mal was machen! – Tolle Idee, haben wir auch gut durchgezogen! Ich habe Ihnen dazu vorweg Kursunterlagen geschickt, damit wir jetzt nicht über alles reden müssen. Wer interessiert ist, kann sich das mal angucken. Ich hoffe, es geht daraus hervor, dass wir sehr genau und detailliert prüfen. Der eine oder andere wird sich wundern, was da alles gelehrt und geprüft wird, aber ich kann versichern, das ist alles absolut notwendig, weil sich die Qualität letztendlich an der Zufriedenheit des Fahrgastes zeigt, also nur der Fahrgast hat die Qualitäts-kriterien. Wir können uns sonst was ausdenken, das ist alles völlig uninteressant.

Ich selber mache seit 15 Jahren bis heute Verkehrs-, Unfall- und Dienstleistungsseminare. Das Programm basiert darauf. Das haben wir entsprechend erweitert. Es gibt im Gewerbe auch eine allgemeine Qualitätskomponente. Wir haben in Berlin extrem schnelle Vermittlun-gen. Statistisch gesehen hat man nach drei Minuten seine Taxe – egal wo man gerade ist –, das ist für eine Großstadt ziemlich erstaunlich. Falls jemand andere Erfahrungen hat – – [Zu-ruf] – Wir prüfen das auch selber, ich fahre auch selber als Fahrgast, anonym und dergleichen. Es gibt inzwischen ein sehr qualifiziertes Qualitätsmanagement der Vermittlung, das gehört dazu. Das sind ganz profane Sachen. Ein Taxifahrer wird an der Ecke beim Rauchen gesehen und hat zehn Sekunden später einen Anruf, nach dem Motto: Alter, du rauchst in deiner Taxe, so geht das nicht! – Und dann kriegt er eine Funksperre. So läuft es im praktischen Alltag.

Ein wichtiges objektives Merkmal ist die bargeldlose Zahlung. Wir haben seit dem 8. Mai 2014 das Gesetz, vorerst, das auf einem Antrag der IHK und meines Verbandes aus dem Herbst 2013 beruht. Wir denken, dass das heutzutage dazugehört und nur Vorteile hat. Wir sind in dieser Sache, das darf ich frei sagen, von Herrn Staatssekretär Gaebler sehr unterstützt worden. Noch mal danke dafür! Das Gesetz wird gerade beklagt, auch aus dem Gewerbe heraus, aber es hat richtig eingeschlagen, muss man sagen. Es gibt Betriebe, die bis zu 30 Prozent ihres Umsatzes schon bargeldlos machen. Das ist sensationell. In meinem Betrieb sind es 25 Prozent. Damit hätte ich selber nie gerechnet. Es ist extrem kundenfreundlich. Wir wollen vielleicht noch die Gebühr dafür abschaffen.

Es gibt einen neu aufgebauten Messeleitdienst – Berlin ist eine Messegroßstadt –, der im Moment sehr gut funktioniert. Am Flughafen läuft es für meinen Geschmack trotzdem gut. Der ist für 4 Millionen gebaut und 22 Millionen laufen da jetzt herum. Trotzdem geht es ganz gut. Ich schiebe mit meinem Stellvertreter freiwillige Schichten, manchmal bis zu sechs Stunden. Es ist nicht ideal, aber in Anbetracht der Umstände – wir hoffen, dass es beim BER aufgrund der Baulichkeit wesentlich besser wird. Die Qualität der Fahrer dort vor Ort ist im Moment – darf man das hier sagen? – saumäßig. Ich sage es einfach. Das sind die allgemeinen Qualitätssachen, und subjektives Qualitätsmerkmal ist natürlich der Fahrer. So wird das auch im Unterricht vermittelt. Ich fasse es mal zusammen: Der Kunde bestimmt, der Kunde entscheidet, ob er wieder mit uns fahren will. Das heißt, der Kunde will stressfrei an die Taxe kommen, er will von A nach B kommen, so wie er sich das vorstellt, und bei einem Profi soll er besser gelaunt aussteigen, als er einsteigt. – Das steht über den ganzen Kursen. Es ist aber sehr schwer. Es wird äußerst unterschätzt und man weiß gar nicht, dass der Job eines Taxifahrers nicht der einfachste ist. Ich bin selber lange Jahre nachts gefahren. Das wichtigste Kriterium ist die absolute Stressfreiheit. Wenn Sie zwei Stresstouren haben und danach Omi und Opi von der Oper abholen, dürfen die das nicht merken. Acht oder zehn Stunden im Verkehr herumzufahren, ist extrem schwierig. Deswegen werden die Fahrer auch in Verkehrsverhalten, in Verkehrsrecht, wegen der Haftung im kleinen Prozessrecht geschult. Für Berufsfahrer sind Verkehrsregeln das A und O, da gibt es keine Limits, keine Toleranzen. Die Behörde und das Oberverwaltungsgericht sind extrem streng, und das muss man den Fahrern erst mal beibringen. Deswegen ist im November 2014 eine zweite Stufe der Qualitätsausbildung gemacht worden. Inzwischen muss jeder Fahrer, der bei Taxi Berlin, bei der Funkgesellschaft mit ihren 6 000 Taxen, anfängt, alle Kurse besuchen – ich habe sie Ihnen mitgeschickt – von der Einführung bis zum Verkehrsrecht usw. Das finde ich eine tolle Idee. Einen Teil der Kurse halte ich selber. Da muss jetzt jeder durch. Das ist weit über den gesetzlichen Regelungen, aber das Gewerbe kann und soll nicht warten, bis sich bundesrechtlich irgendwas tut. Hier wird enorm viel getan. Wir kriegen von der Taxen-Behörde, auch von der Senatsstelle Unterstützung, wenn wir die brauchen. Die Kurse werden angeguckt. Die IHK unterstützt uns auch. Das Ganze ist mit einer Prüfung verbunden, bei der man auch durchfallen kann.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Könnten Sie zum Schluss kommen!

**Detlev Freutel** (Taxiverband Berlin-Brandenburg): Ja! Ich war zufällig gerade am Schluss, Sie haben recht.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Das ist wunderbar.

**Detlev Freutel** (Taxiverband Berlin-Brandenburg): Ich würde gern noch kurz etwas zur Inklusion sagen. Ich habe nachgefragt: Wir befördern schon Patienten mit Falter, also Rollstühlen, die man zusammenfalten kann. Im Januar waren das bei diesem Funk 2 216 Touren, im Dezember 2 500. Bei Rollatoren liegt die Zahl bei etwa 3 000 pro Monat.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön! Wir stellen nachher Fragen, und dann kommen Sie alle noch mal dran. – Herr Dr. Kaden von der IHK, bitte schön!

**Dr. Lutz Kaden** (IHK): Danke im Namen der IHK für die Einladung! Die IHK vertritt unter anderem das Interesse aller ihrer rund 280 000 Mitglieder, also das Gesamtinteresse der gewerblichen Wirtschaft Berlins, und schafft dabei einen Interessenausgleich. Wir versuchen, die Rahmenbedingungen für die Mitgliedsunternehmen positiv zu beeinflussen. In dem Zusammenhang sind wir an sogenannten Anhörungsverfahren beteiligt. Wann immer es in Berlin um Konzessionen und Tarife im Taxigewerbe geht, werden wir mit gehört, und wir äußern uns dazu gern.

Außerdem führen wir als hoheitliche Aufgabe bei angehenden Taxiunternehmern die Fachkundeprüfung durch. Wir führen keine Prüfung von Taxifahrern durch, weil das kein Ausbildungsberuf ist, und damit sind wir beim Qualitätsthema.

Zurück zum Dank: Ich danke Ihnen, dass Sie Ihre Aufmerksamkeit heute diesem besonderen Markt, dem Berliner Taximarkt, widmen. Herr Freutel hat schon ein paar Zahlen genannt: rund 8 000 Taxis, dazu vielleicht noch rund 3 000 Unternehmen, über 15 000 Fahrer, insgesamt ein kleiner Teil der gesamten Berliner Wirtschaft, aber einer mit einer enormen Präsenz auf der Straße, die Visitenkarte für Touristen. Gerade der Messestandort Berlin wäre ohne Taxiverkehr nicht zu denken. Insgesamt kann man sagen, dass die Taxiqualität inzwischen deutlich besser ist als ihr Ruf. Das war nicht immer so. Ich habe mir ein paar Rankings angeguckt – ADAC, Hotelportale –, da liegt Berlin relativ weit vorn, aber das ist weiter ausbaufähig. Wenn man den Begriff Qualität nennt: Das sind eine ganze Reihe Merkmale, zunächst die Verfügbarkeit. Sie haben gehört: 3 Minuten. – Da ist Berlin ganz weit vorn, auch weil wir eine besondere Situation haben, weil die Konzessionen in Berlin nicht beschränkt sind und es sehr viele Taxis gibt. Ungefähr jedes sechste Taxi Deutschlands fährt in Berlin. Der übersichtliche Tarif, der glücklicherweise erhalten wurde und nach wie vor übersichtlich ist, ist ein Merkmal und die Sicherheit, Zuverlässigkeit und Ortskenntnis der Fahrer. Das ist alles nicht schlecht. Dazu kommen aber das Fahrerverhalten und die weiteren Kenntnisse der Fahrer. An denen wird intensiv gearbeitet. Das sind auch Qualitätsmerkmale, die der Kunde, der Fahrgäst, sehr persönlich und direkt spürt.

Deswegen hat die IHK schon vor zehn Jahren eine Initiative mit Schulungen auf freiwilliger Basis gestartet. Da brauchte es allerdings für den hohen Aufwand noch mehr Motivation für die Unternehmen und Fahrer als vielleicht nur, mehr Trinkgeld zu bekommen. Deswegen haben wir von Anfang an diese Initiative von Taxi Funk Berlin unterstützt, die Herr Freutel benannt hat. Wenn man von 8 000 Berliner Taxen ungefähr 6 000 in der Vermittlung hat, hat man ein großes Standing gegenüber den Vertragspartnern. Gleichwohl ist man an die Verträge gebunden, die man gemacht hat. Deswegen sind diese Kurse zur Schulung der Fahrer weiterhin freiwillig, aber bestimmte Aufträge von Hotels, die sich besondere Qualität wünschen, können prioritär an diese VIP-Berlin-Taxifahrer gegeben werden. Ungefähr 1 400 Fahrer haben diese Schulung mit der Prüfung schon erfolgreich abgeschlossen. Nach Aussagen des

Taxifunks soll es zum Ende dieses Jahres, wenn 2 000 durch sind, auch für den privaten Kunden möglich sein, ein VIP-Taxi zu buchen. Es gibt im Tarif keine Aufschlagsmöglichkeit für höhere Qualität, denn diese Qualität sollte überall gegeben sein. Deswegen ist diese Initiative definitiv der richtige Weg.

Ich möchte das bargeldlose Bezahlen unterstützen: Hier ist Berlin Vorreiter, gerade in der letzten Woche im „Spiegel“ positiv erwähnt. Ob man die 1,50 Euro Aufschlag künftig brauchen wird, ist zu diskutieren.

Zum Thema Inklusion würde ich mich dem anschließen, zunächst den Bedarf genauer zu ermitteln und auf keinen Fall einen Zwang aufzuerlegen: Ihr müsst soundso viel Taxis aus eigener Kraft anschaffen. – Vielleicht noch ein Hinweis, den ich aus dem Busverkehr kenne: Nur wenige Rollstühle haben die notwendigen Kraftknotenpunkte, um für den Transport zugelassen zu sein. Das muss man mit bedenken. Herr Mannkopf wird sicherlich noch etwas dazu ausführen, dass es ein bestimmter Rollstuhl oder eine Halterungskombination sein muss. – Ich würde mich freuen, wenn Sie dem Gewerbe weiterhin Ihre Aufmerksamkeit widmen.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön, Herr Dr. Kaden! – Wir kommen nun zu Herrn Mannkopf vom Sozialverband. Sie werden möglicherweise die schon aufgeworfenen Statistikbedarfe befriedigen können. – Bitte schön!

**Lutz-Stephan Mannkopf** (Sozialverband Deutschland): Ich vertrete den SoVD, Landesverband Berlin-Brandenburg, ein ehrenamtlich und aus Mitgliedsbeiträgen gespeister Verband, der sich für sozialpolitische Fragen einsetzt.

Wir haben im September letzten Jahres das Projekt „Inklusionstaxi – Taxi für alle“ gestartet. Dahinter verbirgt sich ein barrierefreies Taxi. Die Finanzierung dieses Projektes über drei Jahre, was uns ermöglicht, dies mit Teilzeitausstattung voranzutreiben, hat die Aktion Mensch übernommen mit dem Interesse, den Sozialverband als Mittler, Agentur oder wie immer Sie es bezeichnen wollen, einzusetzen, um einen Prozess in Richtung barrierefreier, inklusiver Beförderungsmöglichkeiten in Gang zu setzen. Herr Gelbhaar hat es schon angesprochen: Wenn man in den internationalen Bereich denkt, wird man von Rollstuhlfahren, die auf die Kanaren fliegen, nie hören, dass dort kein Taxi zur Verfügung steht, das sie ins Hotel bringt. In New York, London – London sogar mit einer 100-Prozent-Ausstattung – sind es die Rahmenbedingungen. Sydney hat es mit der Olympiade aus einem Vorläuferprojekt dieses Projekts eingeführt, wo derartige Fahrzeuge hier in Berlin mit Mercedes entwickelt wurden. Es gibt eine Geschichte, die in entsprechende DIN-Normen gemündet ist, die die Anforderungen sowohl an die Rollstühle als auch an die Fahrzeuge beschreiben, sodass die behinderten Menschen im Fahrzeug nicht risikobehafteter befördert werden als andere Menschen. Hintergrund ist: Wir haben im Moment ca. 31 000 außergewöhnlich gehbehinderte Menschen in Berlin. Das sind diejenigen, die die Berechtigung zur Sonderfahrdienstnutzung haben. Die Grünen haben eine Zahl von 150 000 sonstiger gehbehinderter Menschen genannt, die ich nicht überprüft habe. Wenn wir auf die demografische Entwicklung schauen, wissen wir, dass wir in den nächsten Jahren eine relativ explosionsartige Entwicklung bei den Menschen über 80 Jahren haben werden, und dass man dort generell von Mobilitätseinschränkungen wird ausgehen müssen, ist auch ein Faktum für die Entwicklung der Stadt.

Wir haben für dieses Projekt Partner gefunden. Die Taxiwirtschaft hat sich diesbezüglich schon geoutet. Wir haben die S-Bahn vom öffentlichen Personennahverkehr und den VBB mit im Boot, die Behindertenverbände ohnehin, den TÜV, Sozial- und Verkehrspolitiker und nachvollziehbarerweise die Fahrzeugindustrie und -umrüster. Die Überlegung ist, mit diesem barrierefreien Taxi eine spontane Mobilität für behinderte Menschen zu ermöglichen. Im Moment gibt es die spontane Mobilität deswegen nicht, weil der Sonderfahrdienst, den ich in keiner Form madig machen will, denn er ist natürlich ein wesentliches Element für behinderte Menschen, überhaupt Mobilität zu erleben – – Es geht mit dem Projekt darum, eine neue Dimension, eine strukturelle Veränderung vorzunehmen. Sonderfahrdienst bedeutet, dass es eine begrenzte Zahl von Fahrzeugen gibt – ich glaube, es sind 50 –, die disponiert werden, um sie auszulasten. Das heißt, nicht der Kunde ist derjenige, der seine Bedürfnislagen bedient bekommt, sondern die Fahrzeuge sind zu disponieren, und der Kunde ist darin unterzubringen. Das bedeutet: Wenn in der Kette eine zeitliche Verzögerung entsteht, müssen die hinten raus oftmals bei zehn Grad Kälte eine Stunde auf der Straße warten, bis das Fahrzeug kommt. – Das ist nicht der Regelfall, aber es ist leider immer wieder die Ebene. Bezogen auf den öffentlichen Nahverkehr wird niemand von Ihnen oder von uns garantieren wird können, dass ein Lift immer funktioniert. Es ist toll, dass es die gibt, auch für alle anderen – Kinderwagen, Gepäck usw. –, aber die gehen nun mal kaputt. Wenn Sie mit einem Koffer dort stehen, kriegen Sie den vielleicht noch die Treppe runtergetragen. Mit einem Rollstuhl müssen Sie vielleicht zwei, drei Stationen weiterfahren und sind dann ein Notfall und müssen in Berlin aktuell Polizei oder Feuerwehr anrufen, um sich nach Hause bringen zu lassen. Das sind Bedingungen, die mit diesem Projekt eine Veränderung erfahren sollen. Ein Taxi ist flexibel, schnell, direkt, komfortabel, hat Serviceoptionen durch den Fahrer an Bord, also viele Potenziale, die eine deutliche neue Dimension von Mobilität für behinderte Menschen nach sich ziehen würden.

Nun ist klar, dass die Zahl der behinderten Menschen nicht ausreichen wird. Die Fachleute haben uns eine Zahl genannt, um spontane Mobilität zu ermöglichen. Man sagt, 10 Prozent der Taxiflotte ist die Größenordnung, die sicherstellen würde, dass – ich rede nicht von drei Minuten – innerhalb von zehn Minuten, einer Viertelstunde ein barrierefreies Taxi an dem entsprechenden Ort verfügbar ist. Diese Zahl bedeutet nicht, dass man die mit Behindertentransporten ausgelastet bekommt, logischerweise, sondern die erzielen ihre Wirtschaftlichkeit aus dem Mix, aus dem Transport von Gruppen, denn diese Großraumfahrzeuge bieten die Möglichkeit, Gruppen zu transportieren, sie bieten die Möglichkeit, Gepäck zu transportieren, sie sind aber auch so ausgestattet, dass man sich nicht wie in einem Lieferwagen fühlt, wenn man allein damit fährt, sondern es ist eine klassische Taxiqualität, die einem in diesen Fahrzeugen geboten wird.

Wir unterstützen die Position des Taxigewerbes, dass diese Summe der Mehrkosten zwischen ca. 6 000 Euro und 15 000 Euro, je nach Fahrzeugtyp, liegt, was die Umrüstung dieser Fahrzeuge angeht, gehen aber davon aus, dass das eine Fifty-fifty-Regelung sein müsste, das heißt, 50 Prozent Zuschuss, 50 Prozent Eigenleistung, aus unserer Sicht bei 5 000 Euro gedeckelt. Das würde, um mal über Zahlen zu reden, in der Zukunft bedeuten, dass wir über 4 Millionen für diese 800 Fahrzeuge reden, die man über einen entsprechenden Zeitraum strecken kann. Da sind wir bei der Zeitleiste: Es geht nicht darum, dass wir das morgen umgesetzt sehen, sondern es ist sicherlich eine Beschlussfassung im Rahmen der nächsten Haushaltspolanaufstellung notwendig. Es ist aber auch so, dass der Sonderfahrdienst noch in diesem Sommer die Verlängerungsoption um weitere zwei Jahre bis Mitte 2018 hat. Es geht uns auch nicht darum, den Sonderfahrdienst zu beseitigen, sondern ihn abzulösen, also einen Prozess zu ge-

stalten, in dem nicht die Menschen mit Behinderung am Ende plötzlich in ein Loch fallen und gar keine Versorgung mehr da ist. Das muss sauber organisiert werden, und es ist eine gute Situation, dass die Aktion Mensch ein Projekt beauftragt hat, sich um diese Prozesse zu kümmern und sie zu gestalten. Mein Werben geht an der Stelle darum, von Ihnen Unterstützung zu erfahren.

Zum Schluss zur juristischen Frage: Wir haben einen Juristen beauftragt, sich das mal anzusehen. Seine Expertise sagt aus, dass das Personenbeförderungsgesetz eine Regelung im Rahmen von Rechtsverordnungen im Land Berlin zulässt, dass insbesondere die Taxiordnung in der Gestaltungsanforderung liegt, dass bezogen auf die Beschaffenheit der Fahrzeuge, die DIN-Norm, die ich schon benannt habe – wer die Nummer wissen will: 75078-1 und -2 –, die als Grundlage für ein barrierefreies Taxi dient und dass im Weiteren das ÖPNV-Gesetz des Landes Berlin angepasst werden müsste, um in eine perspektivisch nachhaltige Regelungsform zu kommen. Keine Frage, ich habe jetzt schon Anrufe aus Erfurt, Hamburg, Bremen, Leute, die sich in den anderen Städten für solche Thematik interessieren. Ich denke, wenn das in Berlin in Gang gesetzt wird, wird es sicherlich auch irgendwann eine bundespolitische Dimension kriegen und dann auch auf Bundesebene sicherlich in eine gesetzliche Regelung münden. – So weit erst mal! Ansonsten beantworte ich gern Ihre Fragen.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön, Herr Mannkopf! – Abschließend hören wir Herrn Leipold von der Taxivereinigung Berlin. – Bitte schön!

**Richard Leipold** (Berliner Taxivereinigung): Vielen Dank, dass Sie mich eingeladen haben! Bevor ich jetzt zur Qualität und Inklusion beim Taxi etwas erzähle, will ich ein Geheimnis lüften, das der Vorsitzende angemahnt hat: Warum sitzen hier drei Taxiverbände? – Sie können sich das so vorstellen: Wenn Die Linke, die auf der Seite von mir rechts sitzt, in die CDU eintreten würde, dann würden wir ebenfalls unsere Taxiverbände alle zusammenlegen. – Das heißt, wir haben unterschiedliche Gruppen bei uns im Taxengewerbe, die vertreten werden wollen. Allerdings spreche ich jetzt nicht für die BTV, sondern für ein informelles Gremium, das sich „Berliner Runde“ nennt. Die Berliner Taxiverbände haben sich zusammengetan und gesagt: Es gibt doch ganz viele Dinge, über die wir überhaupt keinen Streit haben, und diese Dinge machen wir einfach gemeinsam. – Ich freue mich, dass Leszek Nadolski das im letzten Jahr das angeschoben hat, und deshalb berichte ich jetzt, und wenn ich etwas erzähle, erzähle ich es für die Berliner Taxirunde.

Drei Dinge wollte ich Ihnen zur Inklusion erzählen. Das meiste wissen Sie schon, deshalb will ich Sie nicht langweilen und als Erstes sagen: Die Taxe ist die kleine Gelbe, nicht der kleine Gelbe, denn die Taxe ist ja feminin. Der kleine Gelbe soll den öffentlichen Personennahverkehr ergänzen und verdichten, und das wollen wir auch. Aber im Gegensatz zur BVG und zur S-Bahn erhält das Taxigewerbe keinerlei Subventionen, und aus dem Grund müssen sich alle Projekte, die wir durchziehen, für die einzelnen Unternehmer auch rechnen. Es gibt zwar den Spruch, der sagt: Nur ein toter Indianer ist ein guter Indianer –, aber ein toter Taxifahrer oder ein Taxifahrer, der pleite ist, nützt keinem etwas. Deshalb freue ich mich, dass gerade auch die Behindertenverbände mit uns in die Diskussion getreten sind, um ein Konzept zu entwickeln, mit dem die Taxiunternehmen, die die Inklusionstaxen bereitstellen, auch wirtschaftlich überleben können. Das ist ganz wichtig, denn ohne das kriegen wir die Sache nicht hin. Wir können zwar Sachen verordnen, aber Verordnungen müssen auch realisierbar sein. Das ist der erste Punkt.

Der zweite Punkt ist: Die Grünen haben den Antrag gestellt, und damit sprechen sie uns an bestimmten Punkten – da spreche ich eher für die BTV – aus der Seele, wir sollten darauf achten, dass keine Konkurrenz zwischen einem ökologischen Taxiverkehr, das heißt, einem sauberen Taxiverkehr, und einem Taxiverkehr, der auch Elektrorollstühle transportieren kann, sprich, der alle transportieren kann, auftritt. Dazu sind wir gern bereit. Die Industrie- und Handelskammer und die Behindertenverbände unterstützen uns dabei, und ich hoffe, dass Sie das ebenfalls tun. Das muss unser zentrales Ziel sein. Diese beiden wichtigen Ansprüche dürfen nicht in Konkurrenz zueinander geraten, sondern reiben sie sich gegenseitig auf, sprich: Eine Taxe, die Elektrorollstühle transportieren können muss, muss auch eine saubere Taxe sein.

Der dritte Punkt hängt ganz eng damit zusammen: In dem Augenblick, in dem wir uns anschauen, was das Taxigewerbe leistet: Das sieht man eher nicht. – Wenn Sie bestimmte Presseorgane lesen, bestimmte Feinde von uns, werden Sie feststellen, dass Taxifahrer unfreundlich sind, dass die Taxen dreckig sind, aber wie mein Kollege Detlev Freutel jetzt gesagt hat: 30 Millionen Leute werden befördert, und wenn sich 2 000 von den 30 Millionen beschweren, sind es deutlich weniger als die Leute, die sich über Ärzte, Handwerker oder über andere Leute beschweren. Wir sollten also den Bereich der Qualität mit dem Bereich der Inklusion zusammenfassen und sagen: Wie kriegen wir es tatsächlich hin, dass wir nicht nur Rollstuhlbeförderung hinkriegen, sondern dass wir Rollstuhlbeförderung hinkriegen, bei der alle Beteiligten zufrieden sind und sagen, wir haben das gern gemacht? – Dass dann vollkommen klar ist, dass ein Rollstuhlfahrer nicht eine halbe Stunde im Schneesturm stehen muss, hat das Taxigewerbe über die letzten Jahrzehnte bewiesen, das kriegen wir hin. Selbst wenn die S-Bahn liegenbleibt, fahren wir immer noch.

Dann sind wir jetzt bei einem wirklich ekelhaften Thema, und das ist das Geld. In dem Augenblick, in dem ich oder in dem wir das alle freiwillig konzipieren wollen – ob das nun 100, 200, 400 oder 800 Taxen sind, ist völlig egal –, dann muss uns klar sein, dass wir erstens Fahrzeuge brauchen, die deutlich teurer sind als die, die wir jetzt standardmäßig einsetzen, und zweitens, dass wir die Fahrzeuge so umrüsten müssen, dass diese Menschen sicher befördert werden können. Ich freue mich, dass die Behindertenverbände in Zusammenarbeit mit dem TÜV die Arbeit machen, die wir als Taxigewerbe selbstverständlich nicht leisten können, dass wir schlicht und ergreifend Fahrzeuge kaufen können, die wir uns leisten können und mit denen wir auch nachhaltig diesen Transport durchführen können. Das ist jetzt mal sehr kurz und sehr grob gesagt, die Konzeption, die Überlegung, die wir anstellen, damit wir das machen können, was wir wirklich gern machen würden, nämlich jeden in der Stadt transportieren und nicht nur 95 Prozent, wie wir es bis jetzt schon machen.

Es bleiben noch 2 000 Taxen übrig. Detlev Freutel hat erzählt, und da hat er vollkommen recht, dass bei Taxifunk Berlin 6 000 Taxen unter Vertrag sind. Es bleiben nach Adam Riese von den 8 000 2 000 übrig. Da will ich nicht vergessen zu sagen, dass es noch eine zweite Funkgesellschaft in Berlin gibt, nämlich die WBT, die Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Taxiunternehmer, und so wie ich den Dietmar Schmidt von der WBT kenne, wird er dieses Projekt ebenfalls unterstützen. Ein ungeliebter Vermittler ist Mytaxi, und dazu wollte ich jetzt nur kurz sagen: Überlegen wir uns gemeinsam, schafft man es eher mit den Fahrerschulungen, die eine Pflichtprüfung am Schluss beinhalten, oder schafft man es mit dem Konzept von Mytaxi, dass der Fahrgast selbst den Fahrer bewerten kann, und wenn die Bewertung des Fah-

fers unter ein bestimmtes Limit fällt, kriegt er einfach keine Aufträge mehr? – Das führt meiner Meinung nach ebenfalls zu einer gewissen Sittigung. Herr Dr. Kaden von der Industrie- und Handelskammer hat erwähnt, dass wir bereits zwischen den Jahren 2003 und 2005 ein Konzept entwickelt haben, und da haben wir ebenfalls gesagt: Das Wichtigste bei diesen Qualitätsschulungen ist, dass wir den Menschen, den Fahrern, die Möglichkeit geben, mit dem Stress, mit dem Ärger, mit dem sie umgehen müssen, positiv umzugehen, dass sie ein positives Selbstbild haben, denn Taxifahrer, die ein positives Bild von sich selbst haben, werden dann auch den Kunden so begegnen, wie es der Kunde verdient. Wenn Sie Fragen haben, wie wir das konkret realisieren wollen, stellen Sie sie! Es sind genügend Fachleute da, die Ihnen das beantworten können. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön, auch Ihnen, Herr Leipold! – Der Staatssekretär würde jetzt aus Senatssicht ergänzen, und dann machen wir eine Fraktionsrunde.

**Staatssekretär Christian Gaebler** (SenStadtUm): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Meine Damen und Herren Abgeordnete! Liebe Anzuhörende! Ich will am Anfang deutlich machen, dass wir es mit den Beteiligten im Taxigewerbe trotz der Vielfalt der Verbände, die manchmal zu Schwierigkeiten bei einer einheitlichen Kommunikation führt oder auch die Frage, mit wem man eigentlich was besprechen oder klären muss, in den vergangenen Jahren ganz gut geschafft haben, ziel- und themenorientiert gemeinsam Lösungen zu finden. Ich will mich besonders bei der IHK bedanken, die immer den Rahmen geschaffen hat, dass wir als Senatsverwaltung mit der IHK und den Verbänden zusammen regelmäßig in Gesprächen sind, in denen wir uns durchaus strittig austauschen, aber am Ende bisher immer Lösungen gefunden haben, die für das Taxigewerbe gut waren, aber für die Stadt am Ende auch gut. Letztes Beispiel war die Diskussion um die Tariferhöhung und die Frage, wie der Mindestlohn im Taxigewerbe verkraftet wird. Ich glaube, das haben wir auch ganz gut hinbekommen. Ich weiß nicht, ob es an der Kürze der Redezeit lag, aber es gab jetzt wenige Beschwerden über eine möglicherweise katastrophale wirtschaftliche Lage des Taxigewerbes. Das sehe ich insofern positiv, dass zumindest die Tariferhöhung nicht so negativ gewirkt hat, sondern dass Sie eventuell zusammen mit den sinkenden Dieselpreisen derzeit eine etwas bessere wirtschaftliche Basis haben, was wir Ihnen nach vielen Jahren des Tals, das Sie durchwandert haben, gönnen. Schön wäre es tatsächlich, wenn das genutzt wird, das wurde schon angesprochen, um die Qualitätsstandards in den Taxen gemeinsam als Unternehmen und Verbände voranzutreiben. Das ist nur begrenzt durch die Aufsichtsbehörde zu kontrollieren und einzufordern, weil die Taxenverordnung und das Personenbeförderungsgesetz nur begrenzt Möglichkeiten hergeben, ganz abgesehen von den Ressourcen, mit denen das möglich ist.

Dass wir die Kreditkartennutzung jetzt durchgesetzt haben, durchaus nicht nur zur Begeisterung des gesamten Taxigewerbes, aber mit Unterstützung gerade von den hier Anwesenden, ist gut. Es zeigt aber auch, dass jeder Fortschritt offensichtlich erkämpft werden muss. Die Verfahren dazu laufen immer noch. Die Kreditkartengebühr von 1,50 Euro ist sicherlich auch ein Anachronismus, hat aber hier immerhin zu einer Rechtsbeständigkeit der ganzen Regelung geführt, denn der Hauptangriffspunkt war, dass das angeblich für die Unternehmer alles zu teuer ist. Das zeigt aber auch, dass bei einigen Beteiligten im Taxigewerbe schon noch ein Lernprozess zu absolvieren ist, was Dienstleistung und Dienstleistungsgewerbe ausmacht.

Dass Taxi eine Ergänzung zum ÖPNV ist, wurde hier schon gesagt, deswegen ist natürlich auch die Frage der Barrierefreiheit ein wichtige.

Wir müssen allerdings dabei sehen, wir bemühen uns mit sehr großem Aufwand, den ÖPNV zu 100 Prozent barrierefrei zu machen. Wir werden das schrittweise, was Straßenbahnen, U-Bahnhöfe usw. angeht, in den nächsten Jahren umsetzen. Auch die Haltestellen werden barrierefrei umgerüstet. Das sind erhebliche Kosten, die aber dazu führen sollen, dass ein größerer Teil der Menschen mit Behinderung den ÖPNV dann auch nutzen kann. Ergänzt wird das natürlich durch den Sonderfahrdienst für diejenigen, die den ÖPNV nicht oder zu bestimmten Zeiten nicht nutzen können. Dass das Taxigewerbe dort eine Hilfestellung bietet, wurde auch schon gesagt, weil sie auch jetzt schon viele Menschen mit Rollstühlen befördern. Insofern bleibt ein Teil derer, die mit den derzeit vorhandenen Fahrzeugen im Taxigewerbe nicht befördert werden können. Wir müssen dann aber natürlich abwägen, wie die gesamten Investitionen, die wir in den verschiedenen Bereichen jetzt schon auf den Weg gebracht haben, im Verhältnis zu dem stehen, was noch an Zusatznutzen dabei erreicht wird. Das muss sicherlich dann auch noch mal im Gesundheits- und Sozialausschuss vertieft werden, weil das ursächlich dort liegt. Das ist weniger eine Aufgabe der Konzessionsbehörde an der Stelle, die wir hier vertreten.

Was wir allerdings nicht können vonseiten der Aufsichtsbehörde oder über die Konzession, ist, eine Vorgabe für Umrüstungen von Taxen auf Rollstuhlbeförderung jeder Art zu machen. Das sieht das Personenbeförderungsgesetz so nicht vor. Diskussionen dazu im Bundesrat, da die rechtlichen Rahmenbedingungen für Anforderungen an eine barrierefreie Ausstattung zu schaffen, sind von der Bundesregierung gegenüber dem Bundesrat bisher abgelehnt worden. Die Bundesregierung sah dort keinen gesetzlichen Handlungsbedarf, weil es bereits vielfältige sonstige Möglichkeiten zur Beförderung gibt. Das finden wir nicht ganz sachgerecht, aber das zeigt noch einmal, dass wir auch noch an anderer Stelle Überzeugungsarbeit zu leisten haben. Insofern ist es richtig, dass wir uns überlegen: Wie können wir für verstärkte freiwillige Umrüstung oder Anschaffung von entsprechenden Taxen, die die Bedingungen auch für Elektrorollstühle insbesondere dann erfüllen, sorgen? Wie können wir das sozusagen schaffen?

Ich finde das, was vom Sozialverband Deutschland erarbeitet worden ist, richtig und wichtig, auch als Grundlage, auf der man aufbauen kann. Insofern sind die Hinweise, die Bündnis 90/Die Grünen in ihrem Antrag noch mal zusammengefasst haben, sozusagen auch ein Ergebnis der Arbeiten, die schon geleistet worden sind. Ob man das jetzt alles noch mal machen muss, das legt der Antrag ein bisschen nahe, selbst wenn es wahrscheinlich nicht so gemeint ist, das weiß ich nicht. Ich glaube auch, dass es ganz gut ist, wenn die Beteiligten untereinander dann tatsächlich im Gespräch sind und der Senat sich auch daran beteiligt, vorrangig hier durch die zuständige Sozialverwaltung, die das begleitet, und wir dann bei Konzessionsthemen natürlich auch unterstützen. Wir müssen allerdings betrachten, dass der Sonderfahrdienst den Vorteil hat, dass dort zwei Personen in den Fahrzeugen sind, dass damit auch Treppenhilfen geleistet werden können. Das kann natürlich der Taxifahrer, die Taxifahrerin selbst in dem umgerüsteten Taxi nicht. Wir haben mit den Mobilitätshelfern beim VBB, also für den ÖPNV, auch eine Leistung, die das zusätzlich unterstützt und das Risiko, am Fahrstuhl zu stehen und nicht zu wissen, wie man weiterkommt, reduziert. Da finden auch die entsprechenden Umrüstungen statt, dass das sozusagen online oder telefonisch abrufbar ist. Insofern ist noch einiges zu klären, was da sinnvoll und tatsächlich zielführend ist. Wenn Sie sich vorstellen, dass wir jetzt alle Berliner Taxen oder einen nennenswerten Teil davon für eine Nutzung ausrüsten, die am Ende doch daran scheitert, dass wir eigentlich eine zweite Person brauchen, die bei der Umsetzung der Rollstühle hilft, wenn man da auch wieder differenzieren muss und dann doch kein durchgängiges Angebot da ist, macht das die Idee und die Arbeit

nicht falsch, aber das sind alles Dinge, die müssen dabei bedacht und geklärt werden, damit man sich nachher nicht auf ein Angebot hinbewegt, das die Zielsetzung auch nicht erfüllt.

Ich will noch etwas zum Taxigewerbe an sich sagen. Ich hatte schon gesagt, dass trotz der hohen Zahl von Taxikonzessionen, die wir in Berlin haben, sich die wirtschaftliche Situation aus unserer Sicht etwas entspannt hat – sage ich mal vorsichtig. Worauf wir allerdings nach wie vor ein Auge haben müssen, ist illegales Verhalten im Taxigewerbe, insbesondere Schwarzarbeit. Hier bin ich dankbar, dass es gelungen ist, gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Inneres und Sport und auch mit Unterstützung der Arbeitsverwaltung und der Senatskanzlei, fünf Stellen beim Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheit im Bereich der Taxikontrolle – sage ich jetzt mal vereinfacht – sicherzustellen, auch für die Zuverlässigkeitssprüfung: Welchen Taxiuunternehmern, die auffällig geworden sind, versagt man dann Neukonzessionen o. Ä.? – Das bedarf eines umfangreichen Hintergrundmaterials und einer entsprechenden Aufbereitung, um so etwas machen zu können. Da sind wir jetzt auch besser aufgestellt bzw. das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten, das der Innenvverwaltung untersteht und wo wir die Fachaufsicht ausüben. Insofern sind wir insgesamt beim Taxigewerbe auf einem guten Weg. Wir müssen natürlich dranbleiben, dass gerade diese Qualitätsstandards aus dem Gewerbe heraus mitgelebt und unterstützt werden. – Das Thema Barrierefreiheit wird sicherlich noch mal Thema sein, wie man dem Antrag nachkommt. Von der Zielrichtung her ist das gut und richtig. Wie dann tatsächlich die Umsetzung folgt und was dort an finanzieller Unterstützung möglich ist, muss noch mal genauer angeguckt werden, im Zweifel dann auch im federführenden Sozialausschuss.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön! – Federführend sind wir, glaube ich, hier, aber das müssen Sie ja nicht wissen. Das ist eine Parlamentssache. Das ist aber trotzdem ein wichtiger Hinweis. Der Sozialausschuss hat das Thema noch nicht beraten, und es sind auch einige Kolleginnen und Kollegen hier. Ich würde denken, dass die Diskussion einerseits dann in dem Ausschuss stattfindet und zum anderen bei der 2. Lesung hier, wenn wir dann irgendwann abstimmen. Insofern würde ich die Damen und Herren Abgeordneten bitten, sich jetzt im Wesentlichen auf Fragen zu konzentrieren. Ich habe die Uhr immer im Blick. Wir haben noch mehr auf der Tagesordnung, zwei Drucksachen und die VLB. Wenn wir das schaffen wollen, dann müssen wir uns kurzfassen. Ich schlage vor, dass von jeder Fraktion einer spricht. Ist das okay? – [Ole Kreins (SPD): Das geht bei uns nicht!] – Das geht nicht bei Ihnen, gut! Bei so einer großen Fraktion muss man das dann auch akzeptieren. Gut, dann mache ich eine freie Rederunde. Dann müssen wir aber davon ausgehen, dass wir die weiteren Tagesordnungspunkte dann nur zum Teil oder auch nicht schaffen. Ich habe auf der Redeliste Herrn Kreins, Herrn Friederici, Herrn Prieß, Herrn Gelbhaar und Herrn Wolf. Das sind die, die sich gemeldet haben. – Bitte schön, Herr Kreins!

**Ole Kreins (SPD):** Vielen Dank, dass Sie heute erschienen sind! – Wir haben das mäßig thematisch getrennt, weil das Thema Inklusionstaxi Frau Grosse begleiten möchte. Ich habe mehrere Fragen. Erstens: Wie ist der Stand der Umrüstung auf EC-Kartensysteme? Zweitens: Wie sind die Regularien, die Beschwerdequoten über die Nichtmitnahme von Kindern, weil Kindersitze in Taxis gefehlt haben? Die Frage, die sich mir noch stellt, ist – Herr Kaden hatte von einem 300-Millionen-Umsatz gesprochen –, warum Investitionsmittel, die man bei 4 bis 8 Millionen sieht, nicht auch durch diese Umsätze gedeckt werden.

Ich sehe, dass wir die Taxitarife um 6,8 Prozent erhöht haben, und ich habe aber immer noch Hinweise von Mitarbeitern von Taxiunternehmen, bei denen dann der Mindestlohn derart gestaltet wird, dass das eingefahrene Geld durch 8,50 Euro geteilt wird, und dann auf dem Lohnzettel entsprechende Stunden manipuliert werden. Das ist die leichteste Möglichkeit, den Mindestlohn zu umgehen. Und ein Hinweis dazu, dass wir derzeit sinkende Mineralölpreise haben – wie man dann von sich aus im Sinne der Kunden eine solche Umrüstung vielleicht bei 5 Prozent der Taxen in Ihren Flotten ermöglichen kann.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön! – Für die Gäste: Wir machen jetzt die Fraktionen, und wenn Sie so freundlich wären, sich die Fragen zu notieren oder zu merken, und dann machen wir bei Ihnen noch mal die Reihe durch und geben jedem noch mal drei, vier Minuten. – Herr Friederici, bitte!

**Oliver Friederici (CDU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch als Vertreter der Union danke ich allen, die heute zu uns gekommen sind. Ich möchte zunächst ein paar Eingangsmerkmale machen. Was mir auffällt bei der Betrachtung der Berliner Taxilandschaft, ist, dass wir doch bei Fragen der Tarifgestaltung oder den rechtlichen Rahmenbedingungen, beim Thema Schwarzarbeit inzwischen ein Klima gefunden haben – Sie können gerne widersprechen –, das doch etwas kooperativer und konzilianter ist im Vergleich zu dem, was wir in den letzten Jahren erlebt haben. Insbesondere bei der Frage der Taxitariferhöhung hatten wir in der Vergangenheit durchaus die Situation, dass eine Vertretung dafür und eine dagegen war. Das hat sich – Herr Leipold hat es angesprochen – durch die Gründung der Berliner Taxirunde ganz gut und positiv entwickelt, dass man jetzt doch bei grundsätzlichen Themen an einem Strang zieht, und ich sage als Vertreter unserer Seite, dass wir das ausdrücklich begrüßen, weil wir es immer besser finden, dass man sich einig ist und auch senatsseitig mit einem Verhandlungspartner auftritt, natürlich auch begleitet von Vertretern und Berufsvertretern und Kammern und Verbänden wie beispielsweise heute hier die IHK.

Es freut mich auch, dass möchte ich festhalten, dass von keinem der Anzuhörenden das Thema Ehrlichkeit und Schwarzarbeit als dringendes Problem im Moment angesprochen worden ist. Auch das hat etwas mit Qualität zu tun. Man kann nicht davon ausgehen, dass ein schwarz Fahrender Qualitätsarbeit ablieferiert. Daher gehe ich davon aus, dass wir durch die Rahmenbedingungen, die die Koalition geschaffen hat, mit den Stellen, die der Staatssekretär angesprochen hatte, zur Kontrolle des Gewerbes für Steuerehrlichkeit und finanzielle Ehrlichkeit, doch ein großes Stück weitergekommen sind. Ich gebe zu, es hat etwas gedauert, aber am Schluss zählt das Ergebnis, und da, das möchte ich deutlich sagen, hat sich doch sehr viel verbessert im Vergleich zu dem, was wir beispielsweise vor fünf Jahren hier an Klagen gehört haben.

Ich habe an alle Vertreter die Frage, wie sich die Einführung, die von meinem Kollegen Ole Kreins schon angesprochen wurde, des Mindestlohns auf das Gewerbe ausgewirkt hat, insbesondere auf die Zufriedenheit des Gewerbes, also der Fahrer wie der Angestellten. Was sagen Sie zum – auch ich höre immer, was mein Kollege gesagt hat – Einhalten des Mindestlohns auf dem Papier? Gibt es so etwas? Wie ist die Situation aus Ihrer Sicht? Steht das möglicherweise nur auf dem Zettel, hat möglicherweise dennoch eine längere Arbeitszeit stattgefunden?

Zum Thema Fahrzeugbestand an alle Standesvertreter des Taxigewerbes: Wir erleben in Berlin, ich persönlich mag Fahrzeuge und Autos sehr, immer wieder gerne ein buntes Potpourri an Fahrzeugen, die durch Berlin fahren. Wir haben, wenn ich den Produzenten aus dem Süd-

deutschen nehme, durchaus eine Produktpalette, die die letzten 30 Jahre umfasst. Das ist schon ein Alleinstellungsmerkmal in Berlin. Wie sieht es dort perspektivisch aus? Wird die Taxitariferhöhung, die wir neulich hatten, in Verbindung natürlich mit der Einführung des Mindestlohns dazu führen, dass sich der Fahrzeugbestand verjüngt, oder gehe ich zu laienhaft an die Sache heran?

Herr Freutel hat uns dankenswerterweise ein Papier vorbereitet, wofür ich sehr dankbar bin. Ich wünschte mir, wir würden die Themen, die freiwillig sind, auch pflichtweise bekommen. Da möchte ich jetzt einfach einmal einen Punkt setzen. Ich fände es ganz toll, denn gerade das Thema Stress im Taxi oder auch die Erste Hilfe halte ich durchaus für Pflicht, dass man das auch behandelt.

An die Standesvertreter dann noch die Frage der Konkurrenzsituation des Gewerbes mit den klassischen Mietwagenunternehmen wie auch den Carsharing-Unternehmen. Wenn wir auf die Flughäfen blicken und auch mit dem Blick dann auf den Flughafen BER, was die Frage der Mietwagen betrifft: Sehen Sie das als erhebliche Konkurrenz? Wie möchten Sie dieser Konkurrenz, natürlich mit Service, aber auch mit guten Angeboten begegnen? Was gibt es noch darüber hinaus? Das ist vorhin noch nicht gesagt worden.

Ich habe noch einen letzten Punkt: Wie stellt sich aus Ihrer Sicht der ideale Tarif für den künftigen Flughafen BER dar? Was, glauben Sie, müsste Ihrer Meinung nach an Essentials vereinbart werden, damit wir das Berliner Taxigewerbe in jeglicher Hinsicht so behandeln, dass es gerecht zugeht? – Vielen Dank!

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön, Herr Friederici! – Herr Kollege Prieß ist als Nächster auf der Liste, bitte schön!

**Alexander Spies (PIRATEN):** In diesem Fall der Spies.

**Vorsitzender Andreas Otto:** In diesem Fall Herr Spies. Vertreten Sie jetzt Herrn Prieß?

**Alexander Spies (PIRATEN):** Ich vertrete auch Herrn Prieß und bin zu diesem Thema gekommen. Die Piratenfraktion ist auch Partner des Projekts Inklusionstaxi. Ich beschäftige mich auch schon seit einigen Jahren mit dieser Problematik und möchte die Gelegenheit nicht versäumen, auch in diesem Ausschuss für die Bedeutung von Inklusion zu werben. Inklusion ist zwar erst einmal etwas, was auch glücklicherweise nur eine kleine Gruppe von Menschen betrifft, aber wenn man das einführt, nützt es der gesamten Gesellschaft. Es nützt allen, wenn man Großraumtaxen hat, die diese zusätzlichen technischen Möglichkeiten haben, bin ich ganz sicher, dass da auch noch ganz andere Anwendungsmöglichkeiten zum Tragen kommen und auch Menschen, die das nicht originär benötigen, einen Vorteil davon haben.

Das Problem bei der Einführung ist, dass der Umbau noch relativ teuer ist. Ich wäre dafür, es verpflichtend zu machen, dass alle Großraumtaxen über diese zusätzliche Möglichkeit verfügen müssen, um mit der Autoindustrie auszuhandeln, dass das serienmäßig eingebaut wird. Damit könnten die Kosten weitaus gesenkt werden. Wenn man so eine verpflichtende Auflage bei Neuzulassungen von Wagen macht, sollte man das natürlich auch mit Zuschüssen begleiten. Generell ist das Problem aber vielschichtiger. Das wird hier seit 30 Jahren diskutiert, und wenn Herr Gaebler sagt, wir sind sehr gut mit Inklusion in Berlin, muss ich widersprechen.

Wir sehen das auch in den Anträgen der Piratenfraktion, dass im ÖPNV Inklusion abgebaut wird, wogegen wir uns ganz vehement wehren. Die Frage ist, dass es Menschen mit Rollstühlen oder Rollatoren – das wurde schon von den Anzuhörenden gesagt –, die auch in normalen Taxen befördert werden können, erschwert worden ist durch die Umstellung beim Taxikonto. Das wissen Sie vielleicht nicht. Seit zwei Jahren müssen die Fahrten von den Berechtigten verauslagt werden. Zudem ist – das nur nebenbei bemerkt – seit zehn Jahren dieses Taxikonto nicht erhöht worden, also jetzt zum ersten Mal, weil wir Druck gemacht haben, obwohl in den vergangenen zehn Jahren die Taxipreise erhöht worden sind, sodass den Berechtigten, die dieses Taxikonto nutzen können, immer weniger Zeit zur Verfügung steht. Die Nutzung ist aufgrund dieser Abrechnungsmethode sehr zurückgegangen. Deswegen fehlt in dem Antrag der Grünen ein ganz wichtiges Element, nämlich die Einführung einer Abrechnungsmöglichkeit für dieses Taxikonto, sodass die Berechtigten das nicht mehr verauslagten müssen.

Zum anderen führt das dazu, dass viele, die Taxen nutzen können, zunehmend den Sonderfahrdienst nutzen, also die großen Fahrzeuge, die sie gar nicht möchten. Da werden teilweise Gehbehinderte befördert, die dann in dem großen Fahrzeug sitzen, obwohl sie das gar nicht brauchen, wo also die Taxe viel besser wäre. Das ist schlecht. Man müsste da umsteuern. Das Projekt Inklusionstaxi geht auch in diese Richtung. Faktisch ist es so, dass wir im letzten Jahr noch acht Taxen hatten, die Elektrorollstühle befördern können, jetzt sind es nur noch fünf, das heißt, die Zahl sinkt. Das liegt daran, dass sie nicht ständig zur Verfügung stehen. Das ist dann wieder wie beim Sonderfahrdienst. Ich habe das auch von Menschen, die Elektrorollstühle benötigen, gehört. Die kennen dann vielleicht einen Taxiuunternehmer, müssen eine Woche im Voraus ihre Fahrten planen, und dann funktioniert das.

Herr Gaebler hat auch einen wichtigen Punkt angesprochen, die zusätzliche Assistenz, die Menschen brauchen. Das ist sicherlich ein Problem bei einem reinen Inklusionstaxi. Auf der anderen Seite müssen Sie bedenken, dass viele Assistenten kennen, mitbringen oder organisieren können. Das ist dann natürlich für die spontanen Fahrten nicht unbedingt möglich.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Herr Spies! Ich unterbreche Sie ungern, aber vielleicht könnten Sie sich doch ein bisschen auf die Fragen konzentrieren. Wir haben noch zwei Lesungen in zwei verschiedenen Ausschüssen dazu.

**Alexander Spies (PIRATEN):** Es ist generell so, dass man auch heute Beschwerden vor allem von Rollstuhlfahrern hört, die eine Taxe z. B. für eine Kurzstrecke nutzen wollen, weil z. B. ein Fahrstuhl kaputt war, sie dann zurückfahren müssen und dann eine kurze Strecke nach Hause fahren. Da gibt es viele Taxifahrer, die diese Fahrten ablehnen. Das ist eine konkrete Frage, inwieweit die Kundenfreundlichkeit gefördert werden kann, dass man sieht, dass auch ein Mensch mit einem Rollstuhl, den man mit einem Taxi mitnehmen kann, nur eine kurze Strecke befördert werden muss, also mit der Hilfe, dass man einen Rollstuhl zusammenklappt, in den Kofferraum legt und das dann quasi nicht abgelehnt wird. Das war es an Fragen. – Eines möchte ich noch in die Runde geben, wie Sie dazu stehen, dass man diese Inklusionstaxen bei Neuzulassung verpflichtend macht.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Sie hatten gesagt, Herr Spies, Sie vertreten Herrn Prieß. Er ist dann aber wieder hereingekommen. Wir müssten kurz klären, dass auch die Mitglieder des Sozialausschusses, die heute Gast bei uns sind, Rederecht haben. Das betrifft Frau Grosse

möglicherweise auch. Das ist kein Problem, man muss es nur fürs Protokoll einmal gesagt haben. – Herr Gelbhaar ist der Nächste.

**Stefan Gelbhaar (GRÜNE):** Ich versuche jetzt mal, Fragen zu stellen. Erster Punkt: Hier in Berlin gibt es keine Konzessionsbeschränkung. Wie wird das vom Taxigewerbe gesehen und bewertet? Wie groß ist da der Problemdruck? In dem Kontext: Wie sind die Erfahrungen? Gibt es Erfahrungen mit dem sich verstärkenden Carsharing? Hilft das dem Taxigewerbe – das ist meine These – oder nicht? Das würde mich interessieren.

An die IHK die Frage: Wie halten Sie es eigentlich mit Uber und MyTaxi? Wie ist da die Position der IHK?

Dann allgemein die Frage: Wir als Grüne machen uns stark dafür, dass die Berliner Luft besser wird, also saubere Luft für Berlin. Da könnten die Taxis auch eine Rolle spielen. Ich weiß, dass es schon diverse Ansätze gibt. Welche Erfahrungen gibt es denn da mit Elektrotaxis, Hybriddtaxis und Erdgasfahrzeugen? Funktioniert das? Muss man da an irgendeiner Stelle noch einmal nachdrehen? Das würde mich interessieren und vielleicht auch: Wie ist aktuell der Fahrzeugbestand? Wie viel ist Diesel? Wie viel ist Elektro? – Damit man mal ein Gefühl dafür bekommt. Eine Frage gibt es noch: Wenn ich Klagen über das Taxigewerbe höre, dann gehen die, wenn es überhaupt mal welche gibt, eigentlich immer in Richtung Ortskunde, dass dann umfangreich in den Navigator eingetippt und dann damit gefahren wird. Ist das bei Ihnen auch so, oder sind es andere Punkte? Das würde mich interessieren. Man kann überlegen, ob man überhaupt noch eine Ortskundeprüfung braucht, weil alle einen Navigator haben, aber ich finde es schon wichtig, dass man die wesentlichen Punkte in der Stadt kennt und, wenn der Navigator oder der Routenplaner ausfällt, überall hinfahren kann.

Zwei Fragen an den Senat, und zwar einmal zum Fiskaltaxameter: Was ist da der Stand? Zum Zweiten: BER ist schon angesprochen worden. Im Mai 2012 gab es lustige Presseberichte, dass damals noch keine Vereinbarung zu den Taxitarifen Landkreis Dahme-Spree und Berlin gefunden wurde. Das war damals zu Recht ein großer Aufreger, gerade für die Berliner Taxifahrer. Ich halte es der Verwaltung zugute, dass die Senatsverwaltung für Verkehr wusste, dass das mit dem BER nicht klappen könnte im Mai 2012. Deswegen war es noch nicht nötig, eine entsprechende Vereinbarung über die Taxitarife abzuschließen. – [Staatssekretär Christian Gaebler: Wir haben eine abgeschlossen!] – Dann haben Sie es doch nicht gewusst. – Wie ist es aktuell? Nehmen wir mal an, es würde 2017 doch zu einer Eröffnung kommen oder vielleicht auch erst Anfang 2018 oder wie auch immer, wie ist da das Gespräch mit dem Landkreis Dahme-Spree? Welchen Stand haben wir da? Ich glaube, es ist gut, wenn man im Jahr 2017, wenn er eröffnet wird, dieses Thema schon geklärt hat. Passt die Vereinbarung, die man damals getroffen hat, jetzt noch, oder müsste man sich die noch mal anschauen?

Letzter Punkt – noch ein kleiner Hinweis zum Behindertenfahrdienst: Ich persönlich glaube, wenn wir dahinkommen, dass wir Inklusionstaxis bekommen, was ich sehr positiv finde und wo ich die Signale jetzt schon so deute. Herr Gaebler hat recht, der Antrag ist ein Jahr alt, und da wird man hinter einige Punkte einen Haken machen müssen, und dann ist es auch schon schön. Das ist manchmal so. Ich würde aber dafür plädieren, dass wir uns sehr genau anschauen, wie das Zusammenspiel mit den Inklusionstaxis und den Behindertenfahrdiensten dann funktioniert, weil der Behindertenfahrdienst auch multipel behinderte Personen befördert, was beim Taxi, selbst beim Inklusionstaxi, nicht immer wird klappen können. Ich glaube

nicht, dass wir den Behindertenfahrdienst morgen einstellen können, wenn wir gleichzeitig ein paar Hundert Inklusionstaxis haben. Daran glaube ich nicht. Vielleicht kann man es irgendwie reduzieren oder die Bestellzeiten reduzieren. Man kann es leichtgängiger machen. Aber an eine vollständige Abschaffung glaube ich persönlich nicht. Das würde ich gerne noch mal hören, was hier im Raum so gemeint ist.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön, Herr Kollege Gelhaar! – Jetzt ist der Kollege Wolf dran.

**Harald Wolf (LINKE):** Das ist nicht die erste Diskussion im Land Berlin, die über das Thema Inklusionstaxi geführt wird. Ich kann mich erinnern, dass die vor über zehn Jahren schon mal geführt wurde – oder 20, korrigiert mich meine Kollegin. Das Problem ist, dass der Teufel im Detail steckt, wie in so vielen Fragen. Deshalb ein paar Fragen: Erstens hat Herr Nadolski eine sehr große Bandbreite von Fahrzeugen genannt, die man brauchte, um ein ausreichendes Angebot anzugehen. Da würde mich interessieren: Gibt es eine vereinheitlichte oder gemeinsame Diskussion über das, was wirklich notwendig ist, und auf welches Zahlengerüst stützt sich das? Gibt es so etwas? – Das ist das eine.

Das Zweite, das mich interessiert, ist: Haben Sie einen Überblick, welchen Erneuerungszyklus Sie im Fahrzeugpark der Taxen haben? – [Dr. Manuel Heide (CDU): 30 Jahre, fast wie eine U-Bahn!] – Ich wollte die Frage nicht von Ihnen beantwortet haben aufgrund Ihrer Vermutung, sondern ich wollte von denen, die aus der Branche kommen, ein paar genauere Anhaltspunkte haben. Ich bin auch schon mit dem einen oder anderen Taxi gefahren, wo ich vermute, dass nur alle 30 Jahre gewechselt wird, allerdings auch schon mit neueren, wo ich es nicht wusste.

Das Dritte ist, wenn wir über die Frage der Wirtschaftlichkeit reden: Der Vorschlag von Herrn Spies – das hat Herr Gaebler schon gesagt – geht nicht, das verpflichtend vorzuschreiben, solange keine bundesgesetzliche Regelung geschaffen ist. Insofern wird man auf das Thema Freiwilligkeit kommen. Freiwilligkeit kann man mit Förderprogrammen vonseiten des Landes befördern. Auf der anderen Seite stellt sich mir natürlich die Frage: Gehen Sie denn davon aus, unabhängig von den Kosten, die damit verbunden sind und ob man Sammelbestellungen oder einen Rahmenvertrag machen kann, der das Ganze billiger machen würde, dass die umgerüsteten Fahrzeuge auch betriebswirtschaftlich einen Zusatznutzen haben, weil sie mit diesem Fahrzeug mehr Fahrten machen und damit die Umsätze erhöhen können? Oder gehen Sie davon aus, dass es nur erhöhte Investitionskosten sind, ohne dass sich das umsatzmäßig positiv auswirkt? Das sind Themen, die man diskutieren muss, wenn man über die Realisierbarkeit eines solchen Projekts diskutiert, von dem ich glaube, dass alle der Meinung sind, dass es sinnvoll und wünschenswert wäre. Aber wie gesagt, der Teufel steckt im Detail, und damit muss man sich beschäftigen.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön, Kollege Wolf! – Jetzt ist Frau Grosse dran.

**Burgunde Grosse (SPD):** Schönen Dank, Herr Vorsitzender! – Erst mal schönen Dank an die Herrschaften, die hier zur Anhörung gekommen sind und uns dieses Inklusionstaxi hauptsächlich auch näherbringen, zu dem ich jetzt reden möchte. Es ist so, dass die Finanzierung problematisch sein wird. Das wird sicherlich ein Knackpunkt sein – und dass die Grünen jetzt feststellen, sie haben einen Antrag zum Inklusionstaxi gestellt und wollen jetzt nur ein bisschen

Inklusionstaxi, weil sie doch festgestellt haben, dass der Sonderfahrdienst nicht gänzlich abgeschafft werden kann. Das wäre auch noch mal meine Aussage: Ich denke, den Sonderfahrdienst komplett durch Inklusionstaxis zu ersetzen, wird so nicht gehen. Es wird nur ein ergänzendes Inklusionstaxi geben können, was ich aber natürlich sehr begrüße. Ich hoffe auch, dass wir diesen Anschub und diese Fahrt, die wir jetzt aufgenommen haben, nicht versickern lassen und dass wir, die Koalition, in einem Antrag, den wir aber nicht heute, sondern in einer der nächsten Sitzungen stellen werden, die ganze Sache auf den Weg bringen werden.

Jetzt noch meine Frage zur Wirtschaftlichkeit, anschließend an Herrn Wolf: Können Sie sich vorstellen, dass dieses Taxi auch erwirtschaftet, was es zusätzlich kostet? Oder sagen Sie, nein, es ist eine zusätzliche Sache? Wie würden Sie sich diese ganze Aktion, die begleitet wird auch von der „Aktion Mensch“ – – In welcher Zeit können Sie sich vorstellen, einen gewissen Fuhrpark an Inklusionstaxis in Berlin bereitzustellen?

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön, Frau Grosse! – Jetzt hat sich Herr Gelbhaar noch mal gemeldet. Vielleicht geht es kurz?

**Stefan Gelbhaar (GRÜNE):** Ja, ganz kurz! Ich bin der Einzige, der wirklich Fragen gestellt hat, stelle ich jetzt mal fest, alles andere waren Koreferate. – [Zurufe] – Ich nehme Herrn Friederici aus. So! Alle sind wieder wach. Sehr schön! Unmöglich, Herr Friederici, genau! – Ich will nur einen Punkt klarstellen: Unser Antrag bezieht sich auf Inklusionstaxis. Da steht kein Wort zum Behindertenfahrdienst drin. Deswegen fand ich die Interpretation, Frau Grosse, die Sie da gerade gebracht haben, sehr merkwürdig. In der Tat habe ich gesagt, dass wir genau überlegen müssen: In welchem Umfang brauchen wir was? Ich glaube nicht, dass wir den Behindertenfahrdienst mal eben wegkürzen können, um damit die Inklusionstaxis zu bezahlen. Das habe ich erläutert. – [Zuruf] – Das können wir gerne noch zusammen in einen Antrag gießen. Das wollte ich nur klarstellen, nicht dass da irgendwas Falsches hängenbleibt.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön, Herr Kollege Gelbhaar! – Wenn hier so ein bisschen Ruhe eingekehrt ist, auch bei der CDU, würde ich den Gästen noch mal das Wort geben, dass sie vielleicht in drei bis vier Minuten maximal jeweils versuchen, die Fragen zu beantworten. Dann würde ich gerne den Tagesordnungspunkt abschließen. Wir müssten spätestens dann entscheiden, wie viel Uhr es ist und ob wir überhaupt noch was schaffen, und falls ja, ob das die zwei Anträge unter TOP 5 sein sollen oder ob das die VLB ist oder wie wir da verfahren. Ich bitte Sie, schon mal darüber nachzudenken. – Herr Nadolski, bitte schön!

**Leszek Nadolski (Innung des Berliner Taxigewerbes):** Vielen Dank! – Es sind sehr viele Fragen. Das wollen wir schnell machen. – EC-Karten und Kreditkarten sind Pflicht seit 8. Mai 2015, und meines Wissens sind fast alle Fahrzeuge damit ausgestattet. Aber eine Kreditkarte anzunehmen und so ein Gerät zu haben, dazwischen liegen noch Welten. Da gibt es immer noch nicht dieses Umdenken – nur Bares ist Wahres. Sehr viele Kollegen haben die Kreditkarte nicht angenommen, weil sie nur etwas, was sie in den Händen fühlen, für Geld halten. Dieser Prozess findet noch statt, dass auch eine Überweisung nach drei, vier oder fünf Tagen stattfindet. Am Flughafen erlebe ich es oft selbst, dass erst nach dem fünften oder sechsten Taxi Fahrgäste mit einer Kreditkarte bezahlen können. Bis jetzt habe ich aber niemanden erlebt, der mit einer Kreditkarte stehengeblieben ist. Irgendwann kommt jeder weg, auch mit Kreditkarte. Das ist Pflicht. Wir setzen es um. Es gibt sehr viele Anbieter in der Stadt, die das zu unterschiedlichen Preisen anbieten. Mein Kollege Detlev Freutel hat auch schon bestätigt, dass die Umsätze gestiegen sind. Auch ich persönlich kann das bestätigen. Früher waren es 5 bis 7 Prozent mit Kreditkarte, jetzt liegt es zwischen 10, 15 und 17 Prozent monatliche Umsetzung. Da sind wir auf dem Weg, dass wir in ferner Zukunft vielleicht doch das Bargeld abschaffen können.

Kindersitze sind Pflicht. Wenn man ein richtiges Taxi kauft, ist das ganz normal eingebaut, ohne dass man Zusatzerhöhungen haben muss. Ich rede jetzt von den Taxis mit Stern. Wenn man ein Taxipaket kauft, sind die Kindersitze integriert. Man braucht nur anzuheben und

schon sind Kinder ab drei Jahre überhaupt kein Problem. Bei allen anderen Taxis müssen sie eine Sitzerhöhung haben. Das ist auch Pflicht. Falls die Kollegen das nicht machen, ist es eine Ordnungswidrigkeit.

Der Mindestlohn wäre ohne den neuen Tarif nicht umsetzbar. Noch mal vielen Dank, dass wir den neuen Tarif bekommen haben! Er ist um 14 Prozent angestiegen, wenn ich mich nicht irre, und ohne diesen Tarif wäre der Mindestlohn beinahe nicht umsetzbar gewesen. Dann sind noch die Spritpreise gefallen. Das ist auch ein Geschenk des Himmels. Wie lange das noch anhalten wird, wissen wir nicht. Zurzeit ist aus meiner Sicht der Mindestlohn bezahlbar. Wie weit das am Ende manipuliert wird, mit Stundenaufteilung, weiß ich nicht. Das machen die Unternehmer alleine. Mit der Einführung der Fiskaltaxameter wird sich das ändern, denn dann wird genau aufgeschrieben, von wo nach wo und was bezahlt worden ist, und dann wird auch die Arbeitszeiterfassung korrekt abrechenbar. Fiskaltaxameter wäre das Zauberwort, falls es umsetzbar ist.

Zur Schwarzarbeit habe ich keine Zahlen. Das ist aus meiner Sicht sehr stark gesunken. In vereinzelten Fällen ist es durchaus möglich. Das werden Sie nie aus der Welt schaffen können. Schwarzarbeit wird es immer geben, aber in welchem Ausmaß? – Ich denke, im Promillebereich, also ganz wenige. Vielleicht Aushilfen, also reguläre Schichten durchaus. Vielleicht kennen die Kollegen andere Zahlen.

Konkurrenz Flughafen – der zukünftige Flughafen: Ein gemeinsamer Tarif wäre anzustreben, dass wir auch gemeinsame Rechte haben, dass wir auch am neuen Flughafen Gäste aufnehmen dürfen. Das wäre ein Traum. Wenn der Flughafen Tegel zumachen wird, er bindet zurzeit 3 000 Taxen, dann werden die 3 000 Taxen auf die Stadt verteilt. So viele Taxihalteplätze haben wir nicht mal. Wir haben schon jetzt zu wenig. Sie werden ständig beschnitten. Falls das wirklich geschieht und der neue Flughafen keine Berliner Taxen zulässt, ist es für das Berliner Taxigewerbe eine Tragödie mit enormen Konsequenzen. Dann werden ungefähr 5 000 Menschen auf der Straße landen, weil die Mehrwagenbetriebe abbauen werden. Das ist in Zukunft wirklich notwendig, dass wir für den neuen Flughafen ein Laderecht bekommen, nicht nur die Fahrgäste hinbringen. Auf welche Weise das jetzt gemacht wird, dass wir uns da einigen, weiß ich noch nicht. Wir haben Kontakt mit den Verbänden aufgenommen. Außerdem ist auch eine Frage. Ein gemeinsamer Tarif ist aber unbedingt notwendig. Die liegen schon nicht mehr so weit auseinander. Ich glaube, wir sind etwas teurer als die Schönefelder. Das ist auch Zukunftsarbeit.

Ich habe fünf Taxen gesagt. Ich war mir nicht sicher, ob wir acht rollstuhlgerechte haben. Ich hatte zwei Zahlen, acht und fünf. Ich habe mich für fünf entschieden, weil ich dachte, weniger klingt besser, aber vielleicht sind es doch acht. Trotzdem ist das viel zu wenig. – Pflicht für Großraumtaxen – da sind die Hersteller auf jeden Fall gefragt. Darauf haben wir keinen Einfluss. Wenn die Hersteller solche Fahrzeuge anbieten, wird es auf jeden Fall möglich sein, für Großraumtaxen Fahrzeuge zu bestellen und zu ordern. – Serienmäßig Abrechnung Taxikonto: Da gibt es Möglichkeiten mit Taxifunkzentralen, dass die Behinderten ein sogenanntes Taxikonto haben. Dann können sie direkt die Taxibestellung über das Taxikonto abrechnen. So etwas ist auch möglich. Technisch ist es möglich. Ich habe mit Vertretern der Funkzentralen gesprochen. Es ist überhaupt kein Problem, so ein Taxikonto einzurichten, um dann über diesen Pool die barrierefreien Taxen, ich wiederhole, im Rollstuhl sitzend, nicht umsetzbar, nicht faltbar, also Menschen, die sich nicht umsetzen können – – Wir reden von solchen Fahrzeu-

gen, nicht zusammenklappen und in den Kofferraum. Das können wir bis jetzt. Das ist das Tagesgeschäft. Das ist ganz normal, aber im Rollstuhl sitzend ist ein enormes Problem, weil wir nur acht Fahrzeuge haben.

Konzessionsbeschränkung – das waren die Grünen: Wenn wir jetzt die Konzessionen beschränken, dann wird das Mietwagenangebot enorm ansteigen. Was wir sowieso am Berliner Flughafen beobachten, ist, dass es einen enormen Zuwachs an schwarzen Limousinen aus allen Ländern gibt, LDS-Kennzeichen, wir haben auch Holländer hier zu Gast für ein paar Tage, die sind jetzt aber auch verschwunden. Dann gibt es, meiner Schätzung nach, auf jeden Fall einen Zuwachs von über tausend Fahrzeugen. Wir haben nicht nur 8 000 Fahrzeuge, nicht nur Taxis. Wir haben ca. 1 000 – vielleicht sogar mehr – Limousinen. Gott sei Dank sind die noch teurer, sodass die Leute auf uns zugreifen.

Qualität: Da haben wir Nachholbedarf. Wenn wir schlechter sind, wird die Zahl der Limousinen ansteigen. Da müssen wir besser werden, damit die Leute bei uns bleiben. Da wäre das Kreditkartenangebot selbstverständlich. In der Limousine mit Kreditkarte zu bezahlen, ist überhaupt kein Problem. Karte nach vorne – zack – fertig, und das muss bei uns auch so gehen. Wir arbeiten daran. Wie gesagt, es gibt einen enormen Anstieg.

Fiskaltaxameter wäre Pflicht ab 1. November. Das wäre wirklich eine Gabe, das steht außer Frage, aber da ist noch alles – – Wir haben drei Elektrofahrzeuge, zwei Golf und einen Tesla. Den habe ich selber gesehen. Hybridfahrzeuge gibt es sehr viele. Es gibt einen enormen Zuwachs von Hybridfahrzeugen. Toyota ist jetzt marktführend. Umweltfahrzeuge, Gasfahrzeuge gibt es sehr viel. Dazu werden meine Kollegen, die sich darauf spezialisiert haben, wahrscheinlich ausführlich etwas sagen. – Elektrofahrzeuge gerne. Da haben wir auch eine Arbeitsgruppe. Da sind aber die Strukturen noch nicht geschaffen. Wo können wir so etwas aufladen? Wo sind die Ladestationen usw.? – Auf jeden Fall sind wir bereit, darüber zu reden, aber der Anfang ist gemacht worden. Drei Taxen sind schon gut.

Der Behindertenfahrdienst ist nicht wegzudenken, Mobilität und Inklusion. Es ist eine Ergänzung zu diesem Sonderfahrdienst. Wir brauchen Taxen, die wir auf diese spontane Mobilität umrüsten können. Sonderfahrdienst – das sind spezielle Fahrzeuge, die für spezielle Bedürfnisse gebaut worden sind. Wir wollen die Mobilität der Menschen erhöhen. Wenn sie ins Kino wollen, rufen sie eine Taxe, und dann fahren wir ins Kino und nicht nach Bestellung in ein oder zwei Wochen. Ich habe eine Zahl zwischen 100 und 800 Fahrzeugen genannt. 800 ist der Wunschwert der Sozialverbände. Ich halte das für realistisch. Wenn wir in einem Zeitrahmen bis 2020, 2022 200, 300 Fahrzeuge schaffen, wäre das ein Erfolg. – Ich hoffe, ich habe auf die Schnelle alle Fragen beantwortet. Drei Taxen sind schon gut.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Ich glaube, Sie haben ganz schön viel beantwortet. – Herr Freutel, bitte schön!

**Detlev Freutel** (Taxiverband Berlin-Brandenburg): Ich muss einigen Sachen leider heftig widersprechen – Beispiel Schwarzarbeit, Fiskaltaxameter und es gibt keine Schwarzarbeit mehr. – Die Lage hat sich überhaupt nicht geändert. Ich behaupte auch, dass das Gutachten, das die Senatsverwaltung zur Wirtschaftlichkeit aufgegeben hat, zu demselben Ergebnis kommt, was ich – Sie haben mich daran erinnert – vor fünf Jahren hier zu Schwarzarbeit gesagt habe. Ich sehe da keine Besserung.

Gemeinsamkeit im Gewerbe stelle ich auch fest, die ist aber extrem frisch, vor fünf Jahren bin ich noch beschimpft worden, dass ich das über das Taxigewerbe sage. Bis vor einem halben Jahr haben sich alle Verbände, außer unserem, gegen das Gesetz zur bargeldlosen Zahlung ausgesprochen. Anwesende hier lassen sogar dagegen klagen. – Mindestlohn, ich sage es mal so, wir können ja hier offen reden: Ich habe gute und schlechte Fahrer, wobei schlecht nicht heißt, dass die Qualität schlecht ist, sondern ältere, nicht mehr stressbegabte. Ich bin Taxiunternehmer und bilde seit über 20 Jahren Fahrer aus. Es gibt Fahrer, die halten zehn Stunden in der Nacht durch mit einem Biss in die Stulle, und es gibt Fahrer, die leben vom Trinkgeld, weil sie es sensationell drauf haben mit dem Kunden, sitzen aber öfter an der Halte und lesen ihre Zeitung – wunderbar. Der klassische Fall ist, dass man einen Fahrer hat, je länger man den Betrieb hat, der vorzeitig in Rente geht und sagt: Mensch, lass mich doch am Wochenende noch mal fahren. Ich sitze so ruhig auf der Couch. – Der Fahrer sagt einem aber auch: Es ist klar, dass ich nicht 8,50 Euro die Stunde mache. Ich sitze zwar sechs, acht Stunden im Taxi, aber ich fahre nicht die ganze Zeit. – [Zuruf von Dr. Manuel Heide (CDU)]

**Vorsitzender Andreas Otto:** Sie müssen nicht auf alle Zwischenrufe eingehen.

**Detlev Freutel** (Taxiverband Berlin-Brandenburg): Der Fahrer verlangt auch gar nicht, dass man ihm 8,50 Euro bezahlt, sondern es ist so. Das ist die Realität. Mit einem sehr guten Fahrer schaffen Sie den Mindestlohn. Alles andere ist gelogen und Illusion. Das heißt, auch der seriöseste Unternehmer, das hat jetzt nichts mit Umsatzunterdrückung zu tun, muss bei manchen Fahrern, die nicht den gnadenlosen Stressbiss auf der Straße haben, den braucht man durchgehend, wenn man fünf Tage die Woche fünf Jahre lang fährt – – Die Spitzenvfahrer schaffen das, die anderen nicht. Da muss man eben sagen: Alter, hast du eben eine Stunde weniger gearbeitet. – Das ist Fakt. Ich habe keine Lust, Ihnen hier irgendwas anderes zu erzählen.

Die bargeldlose Akzeptanz ist sehr groß auf der Straße. Die ist auch Pflicht bei der Vermittlung. Jede Taxe, zumindest in der Persiusstraße, also wo die beiden Taxifirmen mit 6 000 Taxen sind, ist gezwungen, auch schon damals, als wir die Kurse gemacht haben, bargeldlos anzunehmen. Es ist natürlich an bestimmten Orten wie Hauptbahnhof und Tegel etwas anderes. Wir wissen warum. Das noch mal zur Schwarzarbeit: Die bargeldlose Fahrt wird registriert, und das möchte keiner.

Die Konkurrenz zu Mietwagen an Flughäfen sehe ich nicht so dramatisch. Ich sehe überhaupt Konkurrenz nicht so dramatisch. Die hat uns letztendlich auch gezwungen, an uns zu arbeiten. Das gebe ich auch zu. Die neuen Entwicklungen haben uns kräftig in den Hintern getreten. Ärgerlich ist nur, dass die Mietwagen nicht genauso überwacht werden. Die haben auch einen rechtlichen Rahmen, Rückkehrpflicht etc. Da ist die Behörde überfordert. Das kann ich auch von der Behörde gar nicht verlangen. Ich bin heilfroh, dass inzwischen, Herr Gaebler hat es gesagt, fünf feste, unbefristete Stellen da sind. Das ist toll. Das merken wir auch. Wir merken auch, dass Mitarbeiter vom LABO jetzt wesentlich öfter am Flughafen sind.

Der Tarif vom BER: Die Wunschvorstellung ist – – Bei mir geht es weniger um den Tarif, sondern dass der Kunde ordentlich befördert wird. Wir haben da praktisch völlig andere Erfahrungen. Mein Wunsch war schon immer gewesen, dass es da eine Berliner Taxi-Halte gibt und eine LDS. Das wird wahrscheinlich nicht durchsetzbar sein. Die Qualität ist zurzeit ent-

setzlich. Das kann ich so deutlich sagen. Das haben auch schon Abgeordnete persönlich erlebt, auch schon vor Gericht.

Die Kurzstrecke macht gar nichts aus. So werden die Leute auch geschult. Das ist einfach eine Illusion, wie lange ich auf eine Fahrt warte und wie weit der Fahrgast fahren will, dass das irgendeinen Einfluss auf mein Einkommen hat. Das ist ein Irrtum. Wir wissen alle, der Mittelwert ist 14 Euro, den hat jeder Fahrer, der keine besonderen Stammfahrgäste hat. Jeder Fahrer hat seinen 14-Euro-Schnitt pro Tour, lange, kurze, das ist der Mittelweg. Ob gerade die nächste Fahrt nur rund 300 Meter zur Oma geht, wenn die Oma zum Arzt will, ist völlig unerheblich. Dafür hat er irgendwann einen Ausgleich. Das sind die Mittelwerte, aber psychologisch wird das immer anders verarbeitet.

Neuzulassung eines Inklusionstaxis, wenn es nach voller Phantasie ausgestattet wird, wird vielleicht technisch vier Monate dauern. Eine Konzessionsbeschränkung – das wird Herr Horth von der Senatsverwaltung besser wissen – ist rechtlich nicht zu machen, abgesehen davon. Das muss man mal klipp und klar sagen. Das wird einfach nicht verstanden. Ich halte es auch im Praktischen für – – Wir haben das ja gelernt. In den letzten Jahren hatte das entsetzliche Auswirkungen. Da schnellen die Konzessionen hoch, und die werden dann nicht mehr zurückgegeben, und dann wird mit Dumping-Methoden usw. – –

Hybridtaxen – ich weiß nicht, wie viele es gibt. Toyota hat das Hybridmodell – sehr erfolgreich. Das sind die Autos, die man nicht kommen hört, die auch von den Fahrern besonders beachtet – – Auch der Fahrer muss wissen, dass die anderen ihn nicht hören, sonst sieht es böse aus. Aber offen gesagt sind die Toyotas, wenn mich jetzt keiner verrät oder die Presse das nicht veröffentlicht, besonders gut am Tacho zu manipulieren. Das muss man auch wissen.

Die Laufdauer einer Taxe ist ziemlich lange, wenn es eine gute Taxe ist, aber es wird dann teuer. Rechnerisch gibt es verschiedene Parameter, aber mehr als vier Jahre rechnet sich eine Taxe nicht. Das sind nur Unternehmer, die länger fahren, die selber drunter liegen, die kein Geld für eine neue Taxe haben und ihre Freizeit nicht berechnen, die sie da unten verbringen. Aber eine Taxe, die zwischen 300 000 und 400 000 Kilometern gelaufen ist, fängt an richtig teuer zu werden.

Die Betriebswirtschaftlichkeit von Inklusionstaxen: Das kann man so nicht sagen, aber ich warne hier vor Illusionen. Herr Nadolski hat versucht, es elegant auszudrücken. Eine festgesetzte Zahl ist nicht durchzusetzen. Das muss wirtschaftlich laufen. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Wir haben früher kaum Großraumtaxen gehabt. Zu mir sagte ein Fahrer: Mensch, hier sind immer mehr Großraumaufträge auf dem Funk, kannst du nicht mal eine Großraumtaxe kaufen? – Das habe ich dann vor vier Jahren gemacht. Ich überlege jetzt, eine neue zu kaufen. Ich würde es machen, wenn die Auslastung da ist. Ansonsten ist das Ding zu teuer gegenüber einer normalen Taxe. Diese Taxe muss mehr Umsatz machen als eine andere. Der Sprit ist teurer usw. In der Stadt gibt es immer mehr Großraumtaxen, weil mehr Kundschaft da ist. Es ging los mit der Flatrate-Saufgeschichte von Engländern und Hotels usw. So wird das wirtschaftlich laufen und nicht anders, sonst werden Sie mit ihrem Inklusionstaxi hier jahrelang sitzen, behaupte ich mal.

Tarif: Da sind wir uns inzwischen wohl einig, aber die Realität ist, wir haben einen sensationalen Tarif in Berlin. Wir haben keine Zuschläge. Jeder, der fährt, weiß es. Es gibt keinen Tag- und Nachttarif. Dafür hat sich mein Verband jahrelang stark gemacht. Gott sei Dank waren wir uns immer einig mit der Senatsverwaltung. Das ist eine echte Werbung von Kunden, aber auch beim letzten Tarif flogen die Fetzen, das heißt, es gab mehrere Tarifanträge. Durchgekommen ist der Tarifantrag meines Verbandes zu 99,9 Prozent, bis auf die Großraumzulage. Trotzdem bin ich froher Hoffnung, dass wir langsam enger zusammenrücken, aber es ist nicht einfach.

Noch zu dem Kollegen, der uns vorgeworfen hat, wir machen ja so viel Umsatz, wir hätten die 4 Millionen für die Inklusionstaxe: Erst mal habe ich die Zahlen genannt, und Umsatz ist nicht Rendite. Ich sage es mal ganz offen, das weiß jeder, und das Gutachten wird das auch belegen: Wir sind immer noch ein bisschen Unterkante Oberlippe. Ohne die zufällige Spritpreiserniedrigung wäre es für den seriösen Unternehmer definitiv eine Katastrophe geworden. Noch mal in Richtung CDU: Es ist nicht besser geworden. Im Gegenteil, auch ich habe Fahrer gehabt, die gesagt haben: Wenn du hier fährst und hast höhere Sozialabgaben und den Mindestlohn – – Auch von mir, nach 15 Jahren, sind Fahrer in Betriebe gegangen, denen das – ich sage es mal unter uns – völlig scheißegal ist: Hier kriegst du 50 Prozent, du fährst jetzt bei mir. – Das muss man mal so sagen. Okay, fertig!

**Vorsitzender Andreas Otto:** Jetzt wissen wir auch etwas über die seriösen Betriebe. – Herr Dr. Kaden, Sie sind der Nächste!

**Dr. Lutz Kaden (IHK):** Ich mache nicht alles noch mal. Ich freue mich natürlich auf das Wortprotokoll. – Zu den EC-Kartenumrüstungen: Da hilft nur mehr Öffentlichkeitsarbeit, dass die Fahrgäste das wissen, dass sie das Recht haben, das von den Fahrern einzufordern. Da ist Berlin ja Vorreiter. Ich freue mich darüber, regelmäßig in der Zeitung zu lesen, um es zu penetrieren bei der Kundschaft. Bei Lohnzettelmanipulationen bitte ich zu kontrollieren. Ich habe da keine Zahlen, aber da hilft dann nur Kontrolle, und das muss man machen.

Es gab eine Frage direkt an die IHK, wie wir es mit bestimmten Unternehmen halten. – Wir vertreten jedes Unternehmen, das sich an Recht und Gesetz hält und ehrbarer Kaufmann ist. Und wenn man das nicht mehr macht, dann nicht, dann sind wir natürlich auch dagegen. Das hat nichts damit zu tun, wie das Unternehmen heißt. Wenn es eine Taxivermittlung mit moderner Technik mehr gibt, dann freuen wir uns. Wenn Rabattaktionen gemacht werden, ist das okay. Wenn die rechtswidrig sind, ist das nicht mehr okay, aber das liegt nicht in unserer Macht, das zu entscheiden. Wenn ein Unternehmen ein Umgehungstatbestand macht und sagt, wir bieten taxiähnlichen Verkehr an, der gerade vom Personenbeförderungsgesetz ausgeschlossen wird, dann setzen wir uns dafür ein, dass das klar gesagt wird, dass das verboten ist, und beobachten die Gerichtsprozesse dazu. So sind verschiedene Uber-Angebote verboten worden. Und Uber-Taxivermittlung ist okay nach aktuellem Rechtsstand.

Wie kann man die Fahrt ablehnung minimieren? – Das machen die Funkgesellschaften, wenn die das mitbekommen. Sie führen mit ihren Fahrern dann entweder Gespräche oder sie sanktionieren direkt. Das können wir als IHK leider auch nicht machen.

Anhaltspunkte dafür, dass die Schwarzarbeit vermindert wurde, kann ich nicht sehen. Deswegen wäre ich vorsichtig, davon auszugehen. Herr Freutel hat eine Untersuchung der Senats-

verwaltung für Stadtentwicklung erwähnt, deren Ergebnisse ausstehen, um da vielleicht Anhaltspunkte zu geben. Darauf bin ich auch sehr gespannt.

Die Mietwagen sollten keine Konkurrenz zum Taxiverkehr sein, weil das Personenbeförderungsgesetz da klar unterscheidet, dass der Taxiverkehr für die spontane Nutzung ist, und das darf der Mietwagen nicht sein. Der muss vorbestellt werden und an seinen Betriebssitz zurückkehren. Auch das bedarf einer gewissen Kontrolle, möglicherweise mehr Kontrolle als heute stattfindet.

Bei der Schwarzarbeit wären wir sicher ein Stück weiter, wenn wir mit der Förderung des Fiskaltaxameters durchgekommen wären. Herr Gaebler hatte das unterstützt. Der Finanzsenator hatte das Geld nicht dafür, glaube ich.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön! – Jetzt ist Herr Mannkopf vom Sozialverband wieder dran.

**Lutz-Stephan Mannkopf** (Sozialverband Deutschland): Jetzt kann ich nur zu Protokoll reden. Ich wollte mich an Herrn Wolf wenden mit dem Blick zurück. – Man darf nicht übersehen, dass wir in den letzten Jahren in Sachen Barrierefreiheit doch wichtige Entscheidungen hatten: 2009 die Ratifizierung der Behindertenrechtskonvention, 2013 ist das Personenbeförderungsgesetz novelliert worden mit der Zielsetzung: 2022 Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr. Da sind erhebliche Entscheidungen getroffen worden bis hin zu den Senatsentscheidungen, die auch die innere Struktur der Entwicklung der Berliner Verwaltung in Sachen Inklusion betreffen. Da sind viele Weichenstellungen erfolgt. Insofern sehe ich keinen Teufel, aber ich sehe natürlich viele Anforderungen im Detail in der Entwicklung. Wir werden sicherlich auf viele Punkte genau gucken müssen.

An der Stelle die Frage, ob sich so ein Fahrzeug betriebswirtschaftlich rechnet: Wenn die Zahl heruntergerechnet wird, also nicht 800, sondern nur 200, wird der Grad der betriebswirtschaftlichen Erträge natürlich höher sein, als wenn es 800 sind. 800 Fahrzeuge sind es nach dem gegenwärtigen Stand, damit rechnend, dass dann auch mehr Nutzung stattfindet, wenn es diese Taxen gibt. Das ist eine Fahrt pro Tag im Durchschnitt für diese barrierefreie Taxe. Daraus wird sich nicht ein betriebswirtschaftliches Finanzierungsmodell rechnen lassen. Ich denke schon, dass es betriebswirtschaftliche Erträge gibt. Deswegen den Vorschlag, Hälften-Hälften zu agieren, also nicht eine Vollförderung anzudenken, sondern eine Motivationsförderung, die für den Prozess des Miteinanders eine Top-down-Regelung bedeutet, die ausschließlich das Taxigewerbe verpflichtet, würde auch eine Situation des Konfliktes zwischen dem künftigen Kunden und dem Taxigewerbe organisieren. Das ist, glaube ich, auch eine ziemlich dumme Idee. Man muss einen Weg finden, der einen motivierenden Prozess in Gang setzt. Letztendlich, das habe ich schon mit dem Begriff Nachhaltigkeit beschrieben, ohne eine gesetzliche Absicherung ist es natürlich auch Quatsch. Wenn man im Moment so was anschreibt, gibt es die Möglichkeit: Wer Geld kriegt, muss sich dafür vertraglich verpflichten, bestimmte Bedingungen zu erfüllen. Das ist durchaus möglich. Das kann man gestalten, und dann hat man weitere Zeit, die Rahmenbedingungen zu festigen. Aber am Ende des Tages wird es ohne eine gesetzliche Regelung für Barrierefreiheit im Taxiverkehr nicht gehen.

Was Sie angesprochen haben, Herr Gaebler, ist, was ich versucht habe mit der Verzahnung zu beschreiben. Natürlich spielt Treppenhilfe, spielen die Serviceleistungen eine Rolle, aber

wenn Sie in drei Minuten einen anderen Kollegen im Taxi da haben können, wenn Sie die vorher definieren, wenn Sie die vorher geschult haben, haben Sie ganz andere Optionen als mit den vielleicht 50 Beschäftigten im Sonderfahrdienst. Da entstehen doch andere Dimensionen der in diesen Prozess einbezogenen Menschen. Wir haben auch ganz klar diese Schulung im Blick und wollen dieses auch als ein Arbeitsfeld für behinderte Menschen sehen, also dass diejenigen, die Betroffene sind, auch ihre Anforderung direkt den Fahrern vermitteln.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön, Herr Mannkopf! – Jetzt noch Herr Leipold!

**Richard Leipold** (Berliner Taxivereinigung): Sie brauchen keine Angst zu haben, dass ich jetzt ganz viele Fragen beantworte. Ich versuche einfach, ein paar zusammenzufassen. – Herr Wolf hat zu Recht gesagt, dass der Teufel im Detail steckt, und ich glaube, dass wir in Zusammenarbeit mit den Sozialverbänden in der Lage sind, den Teufel aus dem Detail herauszuholen. Sie hatten nach der Bandbreite der Fahrzeuge gefragt. – Ja, bei etwa 400 Fahrzeugen bekommen wir Stadtdeckung. Bei 800 Fahrzeugen sind wir in der Lage, in einer Zeit von zehn Minuten an jeden Punkt zu kommen, aber wir sind auch bei intelligenter Nutzung der augenblicklichen Technologien in der Lage, mit 200 oder 150 Fahrzeugen einen Bedarf zu decken, der jetzt erst definiert werden muss, und genau das müssen wir ausprobieren. Deshalb die Unterstützung von unserer Seite den Sozialverbänden gegenüber, dass wir sagen: Wir probieren das aus, und es muss ganz klar sein, dass in dem Augenblick, in dem wir kein Konzept zusammen schaffen, es den Unternehmern ermöglicht, damit auch zu überleben, dass das Konzept dann sterben wird. Wenn wir uns aber alle Mühe geben, bleibt es am Leben. Man muss das Pflänzlein gießen.

Herr Kreins hat gesagt, wir hätten 300, 400 Millionen, und Detlev Freutel hat gesagt, 450 Millionen, was in etwa hinkommen würde, Umsatz. Dazu einen Satz: Man wird nicht reich von Geld, das man einnimmt, sondern von Geld, das man nicht ausgibt. Wenn ich Ihnen jetzt sage, dass ein Mehrwagenbetrieb glücklich und zufrieden ist, wenn er 3 Prozent Umsatzrendite erwirtschaftet, können Sie sich mal hinsetzen und ausrechnen, wie viel Umsatz wir benötigen, um Kostendeckung zu erreichen. Das ist jetzt auch eine Antwort auf die Frage von Herrn Wolf. Wir müssen einen Weg finden, intelligent mit dem Problem umzugehen, und da können uns die modernen Vermittlungstechnologien vielleicht zur Fahrtoptimierung helfen.

Die Einleitung zur Ehrlichkeit ist vorhanden, hat Herr Friederici gesagt. Das ist schön, das freut mich sehr. Er hat auch gesagt, er freut sich darüber, dass wir jetzt alle an einem Strang ziehen. Das haben wir schon immer gemacht, Herr Friederici. Das, was sich jetzt geändert hat, ist, dass wir in die gleiche Richtung ziehen, und das ist das Neue. An einem Strang haben wir schon immer gezogen. Die Ehrlichkeit, jetzt verrate ich Ihnen etwas, was ich gar nicht weiß, ist, dass die Menge der unplausiblen Abrechnungen in dem Gutachten vielleicht etwa 65 Prozent des untersuchten Bestandes umfasst, das kann Ihnen vielleicht bei Ihrer Meinung helfen, dass die Ehrlichkeit im Taxigewerbe im Augenblick kein Problem mehr ist. Im Gegensatz – da bin ich nicht wirklich im Gegensatz zu Detlev Freutel – weise ich darauf hin, dass jemand, der Steuern hinterzieht, ein sehr netter Mensch sein kann. Er kann ein hervorragender Taxifahrer sein, aber er schadet dem gesamten Taxigewerbe, weil er den Markt verzerrt, und das ist eigentlich das, was wir von der Politik und den Behörden erwarten, dass die Spielregeln für alle gleich sind, nicht dass einer in der Turnhose läuft und der andere mit vollem Gepäck.

Es wird gesagt, der Mindestlohn – das passt damit zusammen – wird eingehalten oder wird nicht eingehalten. Herr Schäuble sagte so schön: Wir schreiben einfach auf ein Papier, wie viele Stunden ein Fahrer Pause gemacht hat. – Na klar! Es gibt Leute, die behaupten, das wäre eine Einladung, und das ist es auch. In dem Augenblick, in dem die Berliner Politik die Förderung des Fiskaltaxameters – analog zu Hamburg – beschlossen hätte, hätten wir jetzt mindestens 3 000, 4 000 Fahrzeuge, bei denen nachzuweisen ist, wann ein Fahrzeug zu fahren begonnen hat und wann es aufhört, und diese Pausen werden revisionssicher registriert. Solange die Berliner Politik und die Berliner Verwaltung sagen, es reicht uns aus, dass Leute etwas auf Papier schreiben, möchte ich überhaupt nicht die Frage diskutieren, wer sich an den Mindestlohn hält oder nicht, weil ich es nicht weiß.

Ich kann Ihnen nur sagen, dass ich in meiner Firma 25 Prozent des Personals verloren habe, weil etliche gesagt haben, dass sie sich erstens nicht dem Stress gewachsen fühlen, weil sie jetzt einen bestimmten Umsatz erwirtschaften müssen, damit sich der Mindestlohn rechnet, und – zweitens – andere Betriebe ihnen viel attraktivere Angebote machen. Die sind dann weg. Ich habe gesagt, Reisende soll man ziehen lassen. In unserem Verband, der BTV – fassen Sie das jetzt bitte nicht als Werbeblock auf –, haben die Mehrwagenbetriebe im Durchschnitt etwa 20 Prozent an Personal verloren. Diese Betriebe werden, wenn wir jetzt nicht den Fiskaltaxameter gefördert und von der Berliner Politik durchgesetzt bekommen, im Laufe der nächsten anderthalb bis zwei Jahre etwa 20 bis 25 Prozent ihres Bestands abbauen müssen. Das hat zur Folge, dass auch ehrliche Fahrer entlassen werden müssen. Das muss Ihnen klar sein, es gibt nichts umsonst.

Jetzt haben wir den Erneuerungszyklus, der auch damit zusammenhängt. Wir wollen nicht spekulieren, Detlev Freutel hat recht: In dem Augenblick, in dem Sie bei einer Taxe über 350 000 km hinausgehen, fängt das Ding an, wirtschaftlich weich zu werden. Es fällt dann noch nicht auseinander, aber die Kosten für Wartung und Instandhaltung werden so hoch, dass wir Ihr Thema, wir haben so viel Geld, dann können wir das ganze Ding finanzieren, sowieso gleich knicken können. Wie lange brauchen wir für die 350 000 km? – Das hängt davon ab, wie viel Kilometer wir in der Stadt fahren. Das heißt, es gibt Firmen, die das in drei oder vier Jahren schaffen, es gibt welche, die acht bis neun Jahre brauchen, aber danach ist ein Taxifahrzeug im Durchschnitt weich.

Es wurde gesagt, es gibt etwas weniger als 900 Erdgasfahrzeuge, trotz der TUT-Förderung, die gut gewirkt und dem Berliner Klima gutgetan hat. Allein mein Verband hat in den Mehrwagenbetrieben jährlich 1 000 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. Es gibt etwa 1 800 Hybridfahrzeuge, die ebenfalls mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von etwa 90 Gramm pro 100 Kilometer laufen und keine Stickoxyde ausstoßen. Die Frage ist – wie Leszek Nadolski gesagt hat –, was die Firma mit dem Stern bringt. Nun ja, ich glaube, ich sage besser gar nichts dazu.

Ich komme zum Schluss, zur Firma Uber: Wer den Wunsch verspürt, wissen zu wollen, was das Kammergericht über die Firma Uber gesagt hat, der soll mir eine E-Mail schicken. Ich führe den Prozess gegen die Firma Uber, und genau wie Dr. Kaden sagte: Solange sich die Leute im Berliner Taxigewerbe an die Spielregeln halten, dürfen sie auf dem Spielfeld spielen. Jeder, der von hinten in die Knie haut, wird gepfiffen, Rote Karte und runter vom Spielfeld. Ich freue mich, dass die Industrie- und Handelskammer das genauso sieht. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke, Leipold! – Abschließend der Senat, Herr Staatssekretär!

**Staatssekretär Christian Gaebler** (SenStadtUm): Vielen Dank! – Ich schließe bei dem Thema Uber an: Wir haben seitens des Senats und der Aufsichtsbehörde klare Grenzen gezogen und gesagt, die Spielregeln gelten für alle. Und nur weil irgendjemand sagt, die Spielregeln sind aus seiner Sicht überholt, kann es nicht sein, dass er sagt, dann halte ich mich nicht mehr daran. Insofern war es richtig, der Firma Uber zu sagen, dass wir hier nicht im wilden Westen sind, sondern in Berlin, und da gibt es Personenbeförderungsgesetz und Taxenverordnung, und daran muss sich auch ein US-amerikanisches Start-up-Unternehmen halten. Das Landgericht Berlin hat das auch so deutlich bestätigt. Die Untersagungsverfügung des LABO finden wir gut. Die Firma Uber hatte offensichtlich kein Problem, mal eben ein Zwangsgeld in sechsstelliger Höhe, das wir verhängt haben, zu bezahlen. Darauf kann man sich seinen Reim machen, aber – wie gesagt – Uber bietet das jetzt nicht mehr an.

Allerdings möchte ich sagen – deshalb ist das Taxigewerbe in dieser Diskussion unter Druck geraten –, dass das Taxigewerbe von bestimmten Dienstleistungen, die die Firma Uber anbietet – was die Qualität, bargeldloses Zahlen, Transparenz der Buchungen und die Fahrerinnen und Fahrer angeht –, vielleicht ein bisschen lernen könnte. Das will ich nur an der Stelle platzieren, denn das war, glaube ich, das, weshalb es in der Öffentlichkeit eine etwas differenziertere Position gab als bei den Aufsichtsbehörden und Taxiverbänden. Für uns als Aufsichtsbehörde ist es schwer, Qualitätsstandards festzuschreiben, weil das Personenbeförderungsgesetz dafür eigentlich keinen Rahmen gibt, aber wie ich vorhin schon sagte: Es wäre wichtig, im Gewerbe selbst – wir sind gern bereit, dort mit der IHK unterstützend tätig zu werden – zu einer gewissen Verständigung zu kommen, was moderne Dienstleistung mit umfassen soll.

Zum Fiskaltaxameter: Das ist tatsächlich ein leidiges Thema. Herr Freutel hat es richtig gesagt, wir haben das unterstützt, auch gegenüber der Finanzverwaltung, und konnten uns an der Stelle tatsächlich nicht durchsetzen. Da diese Diskussion relativ lange gedauert hat, ist es inzwischen leider auch so, dass die Argumentation der Finanzverwaltung stichhaltiger wird. Das Fiskaltaxameter ist zum 1. Januar 2017 Pflicht. Insofern hat die Finanzverwaltung schon letztes Jahr gesagt, dass eine Zuwendung für etwas, was in anderthalb oder zwei Jahren Pflicht ist, aus ihrer Sicht rechtlich nicht zulässig ist. Deshalb will sie nicht darauf zugehen.

Aus unserer Sicht hätte das Fiskaltaxameter einen gewissen Zugzwang ausgelöst und uns vor allen Dingen zu mehr Daten verholfen, um vergleichend tätig werden zu können. Dass man damit jedoch Leute daran gehindert hätte, Einnahmen zu unterdrücken, das halte ich für eine Fehleinschätzung. Selbst wenn etwas gefördert wird, warum sollte jemand, der rechtswidrig handelt, sich wegen einer Förderung ein Gerät kaufen, das ihn daran hindert? Das kann ich nur machen, wenn ich es für alle verbindlich einführe, dann treffe ich auch diejenigen, die ich erwischen will. Insofern ist das eine etwas zwiespältige Sache. Wie gesagt: Wir hätten es gut gefunden, weil es uns Material gegeben hätte. Im nächsten Jahr wird es verpflichtend werden, und dann werden wir auch die Effekte erzielen.

Zum Thema BER und Landkreis Dahme-Spreewald: Wir haben es mit einigen Mühen geschafft, rechtzeitig vor der geplanten Inbetriebnahme des BER eine Vereinbarung mit dem Landkreis Dahme-Spreewald zu erreichen. Darauf waren wir damals auch durchaus stolz. Das Taxigewerbe war da, sagen wir mal, uneins, wie man insgesamt damit umgehen wollte. Hinterher hat es vehement gesagt, eigentlich finden wir das doof, weil Bestandteil dieser Verein-

barung war, dass die Taxen aus dem Bereich LDS auch in Berlin bestimmte Rechte eingeräumt bekommen haben, was das Berliner Taxigewerbe nicht so gut fand. Insofern hat es dort große Begeisterung gegeben, als das Ganze gescheitert ist und der Landkreis die Vereinbarung letztendlich gekündigt hat. Das ist der jetzige Status. Die Vereinbarung gilt nicht mehr, weil sie zum einen eh zeitlich, sagen wir mal, das war etwas unklar formuliert, aber nicht mehr so ganz passend, und zum Zweiten der Landkreis sie jetzt auch dann offiziell gekündigt hat. Das war damals eine Art gemeinsames Pflichtfahrgebiet mit Einschränkungen – will ich es jetzt mal vereinfacht beschreiben –, ob das tatsächlich eine belastbare Grundlage ist, will ich nach den verschiedenen Diskussionen – und wo auch die hier anwesenden Vertreter durchaus ihre Beiträge in eher kritischer Weise geleistet haben –, glaube ich eher nicht, sage ich mal ganz offen. Auch die [unverständlich], jetzt müssen Berliner Taxifahrerinnen und Taxifahrer Ortskunde für den Landkreis machen und irgendwo im Spreewald herumfahren können, nach Märkisch Buchholz, Burg oder sonst wohin. Das ist für die Berliner Taxifahrer. Und die andere Sache, dass im Gegenzug alle aus dem Landkreis Dahme-Spreewald hier in Berlin dann auch laden dürfen, das wird, glaube ich, schwer vermittelbar sein.

Nach meiner Einschätzung wird der Landkreis Dahme-Spreewald mit den dort angemeldeten Taxen das Aufkommen, das der BER nach der Eröffnung haben wird, nicht bewältigen können. Es gibt da unterschiedliche Lösungen, auch nach Erfahrungen aus anderen EU-Ländern, wo wir noch mal sehen müssen, ob das nach dem deutschen Personenbeförderungsrecht so passt. Im Zweifel werden sich die beiden Landesregierungen aus meiner Sicht am Ende verständigen müssen, welchen Weg sie für probat halten. Da gibt es mehrere Möglichkeiten wie das gemeinsame Pflichtfahrgebiet. Es gibt die Möglichkeit, unterschiedliche Ladeplätze am Flughafen einzurichten. Da muss allerdings der Landkreis vermutlich auch mitspielen – oder die Landesregierung. Es gibt auch die Möglichkeit, dass Berliner Taxen von einem Standort in Berlin sozusagen rufbar sind. Dagegen kann der Landkreis Dahme-Spreewald eigentlich gar nichts machen. Das ist aber eine etwas umständliche Lösung. Es gibt also viele Regelungsmöglichkeiten, die wir dann kurzfristig ins Auge fassen müssen. Da wir bis zur Inbetriebnahme noch etwas Zeit haben, haben wir aktuell keine Verhandlungen aufgenommen.

**Vorsitzender Andreas Otto:** Danke schön, Herr Staatssekretär! – Meine Damen und Herren! Wir kommen damit zum Schluss dieses Tagesordnungspunkts. Ich möchte unseren Gästen, Herrn Nadolski, Herrn Freutel, Herrn Dr. Kaden, Herrn Mannkopf und Herrn Leipold, sehr herzlich danken. Schön, dass Sie uns Rede und Antwort gestanden haben! Ich denke, dass die Kolleginnen und Kollegen und ich selbst heute wieder einiges gelernt haben. Insofern herzlichen Dank, dass Sie sich für uns Zeit genommen haben! – [Allgemeiner Beifall]

Zum weiteren Verfahren bezüglich des besprochenen Antrags: Es gibt ein Wortprotokoll, danach rufen wir ihn wieder auf und hoffen, dass dann auch die Zuarbeit aus dem Ausschuss für Gesundheit und Soziales da ist. Das betrifft den Punkt 4 b. Den Punkt 4 a, die Besprechung über die Qualität im Taxigewerbe würden wir hiermit für erledigt erklären. Die Besprechung ist damit abgearbeitet, ja? – Das können wir so festhalten. Was ist mit der Verordnung, Punkt 4 c? Können wir die Besprechung auch für erledigt erklären? – Super! Damit haben wir diesen Tagesordnungspunkt abgearbeitet.

Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Antrag der Piratenfraktion [0205](#)  
BauVerk  
GesSoz(f)  
Drucksache 17/1839  
**Kein Rückschritt in Sachen Barrierefreiheit – zweite Rampe bei allen Eindeckerbussen wieder einführen**
- b) Antrag der Piratenfraktion [0207](#)  
BauVerk  
GesSoz(f)  
Drucksache 17/1882  
**Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Fahrgäste erhöhen durch „sprechende“ Busse und Straßenbahnen**

Vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

- Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0307](#)  
BauVerk  
**VLB – Bearbeitungszahlen, Krankenstände und ÖPNV-Beschleunigung –**  
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung

**Verschiedenes**

Siehe Beschlussprotokoll.