

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 20. Mai 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Mai 2020)

zum Thema:

Dürfen Berliner Taxen am Willy-Brandt-Flughafen Fahrgäste laden und weitere spannende Fragen zu Taxen und BER

und **Antwort** vom 05. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Jun. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/23540
vom 20.05.2020
über Dürfen Berliner Taxen am Willy-Brandt-Flughafen Fahrgäste laden und weitere spannende Fragen zu Taxen und BER

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie viele Taxen und wie viele Taxiunternehmen gibt es in Berlin (aufgeschlüsselt nach Jahr seit 2010)?

Antwort zu 1:

Zum jeweiligen Stichtag 31.12. können folgende Zahlen benannt werden:

Jahr	Unternehmen	Fahrzeuge
2010	3150	7187
2011	3120	7211
2012	3082	7428
2013	3026	7635
2014	2990	7643
2015	3043	7907
2016	3201	8313
2017	3232	8010
2018	3253	8247
2019	2889	8044
2020 (Stand 22.05.)	2740	7601

Frage 2:

Welche Antriebsarten haben die aktuell zugelassenen Taxen in Berlin (aufgeschlüsselt nach Elektro-, Gas-, Benzin-, Hybridmotor...)?

Antwort zu 2:

Die Aufteilung nach Antriebsarten ist in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Tabelle: Aufteilung der Berliner Taxiflotte nach Antriebsarten (Stand: Mai 2020)

Antrieb	Anteil
Diesel	66,5 %
Benzin/Elektro-Hybrid	29,2 %
Erdgas	2,1 %
Benzin	0,8 %
Benzin/Erdgas	0,8 %
Benzin/Flüssiggas	0,3 %
Benzin/Elektro-Plugin-Hybrid,	0,3 %
Diesel/Elektro-Plugin-Hybrid	0,015 %
Diesel/Elektro-Hybrid	0,015 %
Flüssiggas/Elektro-Hybrid	0,015 %

Frage 3:

Wie hat sich das Fahrgastaufkommen bei Taxen seit 2010 verändert (aufgeschlüsselt nach Jahr seit 2010 und Anzahl der Fahrgäste)?

Antwort zu 3:

Der Genehmigungsbehörde sind keine Fahrgastzahlen bekannt, da diese nicht erhoben werden.

Frage 4:

Mit wie vielen benötigten Taxen ist pro Tag am Flughafen BER insgesamt nach der Eröffnung des Flughafen BER zur Anbindung nach Berlin zu rechnen?

Antwort zu 4:

Aus Gesprächen mit dem örtlich zuständigen Landkreis Dahme-Spreewald ist bekannt, dass dieser angesichts der zu erwartenden guten Anbindung des Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von einem Bedarf an hochgerechnet höchstens 1.000 Taxen für die BER-Bedienung ausgeht. Diese Taxenzahl soll den Beförderungsbedarf sowohl nach Berlin als auch zu allen anderen Fahrzielen decken.

Frage 5:

Wie ist der Stand der Diskussionen zwischen dem Senat mit dem Landkreis Dahme-Spreewald zur Zulassungserlaubnis für Berliner Taxen am Flughafen BER? Welche Gespräche haben zwischen wem und mit welchem Ergebnis stattgefunden?

Antwort zu 5:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz steht auf Staatssekretäresebene in aktuellen Verhandlungen mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg und mit dem Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald. Diesen wurde kürzlich der Berliner Entwurf einer Vereinbarung übersandt. Dieser beruht im Wesentlichen auf der früheren Vereinbarung, die für die geplante Eröffnung des BER im Jahr 2012 getroffen worden war und die wegen der Verschiebung der BER-Eröffnung vom Landkreis wieder gekündigt worden war.

Frage 6:

Welche Unternehmungen gibt es seitens des Senats, um bis zur Eröffnung des Flughafens einen transparenten und einheitlichen Taxi-Fahrpreis gewährleisten zu können?

Antwort zu 6:

Ziel des Senats ist es, dass die Vertragsparteien so schnell wie möglich einen gemeinsamen Flughafentarif erarbeiten, der bei Flughafenfahrten sowohl für Taxen aus dem Landkreis Dahme-Spreewald als auch für Taxen aus Berlin gilt und der für die Fahrgäste transparent ist.

Frage 7:

Wie bewertet der Senat sogenannte „FlatFares“, bzw. Flughafen-Tarife, die es bereits u.a. in München gibt, bei denen feste Preise für Taxifahrten zwischen dem Flughafen BER und Berlin gelten? Warum?

Frage 8:

Wird die Etablierung solcher festen Flughafen-Tarife auch für den BER angestrebt? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, was ist der aktuelle Sachstand zur Umsetzung dieser Tarife?

Antwort zu 7 und 8:

Die Ausgestaltung des Flughafentarifs im Sinne von Festpreisen könnte eine Option sein, wobei dann angesichts der großen Entfernungen innerhalb Berlins voraussichtlich die Festlegung verschiedener fester Preisstufen erforderlich wäre. In jedem Fall abzuwägen ist, welche Ausgestaltung für den Fahrgast am sinnvollsten wäre (Übersichtlichkeit des Taxitarifs durch vorab bekannte Festpreise oder höhere Einzelfallgerechtigkeit durch Festlegung einer kilometergenauen Abrechnung). Derzeit ist allerdings noch keine Aussage dazu möglich, wie ein Flughafentarif tatsächlich aussehen könnte. Nach der angestrebten vertraglichen Verständigung über die Einräumung gegenseitiger Laderechte für Taxen aus Berlin und dem Landkreis bedarf es einer Abstimmung mit dem Landkreis und einer Einbindung der Verbände, um eine optimale tarifliche Lösung zu finden.

Frage 9:

Wie viele Fahrten werden am Flughafen Tegel pro Tag durchschnittlich benötigt? Wie viele Taxen werden eingesetzt, um diesen Bedarf zu erfüllen (aufgeschlüsselt nach Monatsdurchschnitt seit Januar 2010)?

Antwort zu 9:

Dem Senat liegen keine Daten zur Beantwortung dieser Fragestellung vor.

Frage 10:

Wie entscheidet der Senat – vorausgesetzt, dass Berliner Taxen am Flughafen BER Gäste laden dürfen – in Anbetracht dessen, dass durch die Schließung Tegels ein signifikanter Bedarf an Taxifahrten wegbrechen wird, welchen Taxiunternehmen die Zulassung am Flughafen BER erteilt wird?

Antwort zu 10:

Sofern im Wege einer Vereinbarung einer begrenzten Zahl von Berliner Taxen ein Laderecht am BER eingeräumt wird, ist eine Entscheidung über das Auswahlverfahren für die konkret zugelassenen Taxiunternehmer und ihre Fahrzeuge zu treffen. Aus Gründen der Berufsfreiheit darf dieses Auswahlverfahren nicht im Sinne eines Closed Shop ausgestaltet sein. Sicherzustellen ist vielmehr, dass nicht einige wenige Berliner Taxen den BER dauerhaft unter Ausschluss anderer Taxen bedienen. Zu diesem Zweck könnte möglicherweise ein Rotationsverfahren eingeführt werden, über das eine nur befristete Zulassung erfolgt. Die interessierten Taxiunternehmer müssten dann jede ihrer Taxen auf eine Warteliste setzen lassen.

Frage 11:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 11:

Nein.

Berlin, den 05.06.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz