

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Seerig (FDP)**

vom 22. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Januar 2019)

zum Thema:

Exklusionstaxi

und **Antwort** vom 04. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Feb. 2019)

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

Herrn Abgeordneten Thomas Seerig (FDP)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17592
vom 22. Januar 2019
über
Exklusionstaxi

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

1. Wie viele Anträge auf einen Zuschuss zu einem Inklusionstaxi wurden seit Ausschreibung im November 2018 gestellt und wie viele sind davon bereits beschieden?

Zu 1.: Seit der Veröffentlichung der Förderrichtlinie im November 2018 wurden 3 Anträge auf Bezuschussung von insgesamt 5 „Inklusionstaxis“ gestellt. Diese Anträge befinden sich in der Bearbeitung.

2. Hält der Senat angesichts des Ist-Standes und des Interesses im Taxi-Gewerbe das Ziel, dass bis 2021 mindestens 250 Inklusionstaxen auf Berlins Straßen unterwegs sind, für realistisch?

Zu 2.: Die Möglichkeit der Förderung, wie sie mit der o. a. Förderrichtlinie veröffentlicht wurde, ist ein Angebot des Senats an die Berliner Taxiunternehmen. Die Entscheidung über die Neuanschaffung bzw. den Umbau entsprechender Fahrzeuge liegt ausschließlich in der unternehmerischen Entscheidungsfreiheit der Taxiunternehmen. Es ist daher zum jetzigen (frühen) Zeitpunkt der gerade angelaufenen Fördermaßnahmen keine Tendenz hinsichtlich der gestellten Frage erkennbar.

3. Wenn der Senat die Auffassung des Fragestellers teilt, dass 250 Inklusionstaxen bis 2021 derzeit praktisch ausgeschlossen erscheint, was wird er tun, um das Projekt zum Erfolg zu bringen?

Zu 3.: Die Auffassung des Fragestellers wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht geteilt. Ungeachtet dessen ist das mit der Umsetzung der „Inklusionstaxis“ beauftragte Landesamt für Gesundheit und Soziales damit befasst, auf unterschiedlichen Wegen die Möglichkeiten der Förderung bekannter zu machen und - insbesondere bei der Zielgruppe Taxi-Unternehmen – dafür zu werben, diese in Anspruch zu nehmen.

4. Inwieweit hält der Senat es für zielführend, für die Neuanschaffung von Taxen in Berlin generell deren

Eignung als Inklusionstaxi vorzuschreiben, d.h. beispielsweise in § 47 Abs. 3 Punkt 4 PBefG festzuschreiben, dass Taxen in Berlin inklusive sein müssen?

Zu 4.: Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt in seiner aktuellen Fassung keine Anforderungen an die barrierefreie Taxen-Ausstattung; der Einsatz barrierefreier Taxen erfolgt auf freiwilliger Basis. Zuständig für eine etwaige gesetzliche Regelung, die bei Neuanschaffung von Taxen generell deren Eignung als Inklusionstaxi vorschreiben würde, ist der Bundesgesetzgeber. Auf Landesebene (etwa für Berlin) erlaubt das PBefG aktuell nur die Berücksichtigung jeweils besonderer örtlicher Gegebenheiten bei Festsetzung des Taxitarifs und bei bestimmten Regelungen der Taxenordnung (Umfang der Betriebspflicht, die Ordnung auf Taxenständen sowie Einzelheiten des Dienstbetriebes). Soweit der in der vorliegenden Frage in Bezug genommene § 47 Abs. 3 Ziffer 4 PBefG als Regelungsmöglichkeit („insbesondere“) auch die „Behindertenbeförderung“ nennt, betrifft dies an dieser Stelle nur die nähere Ausgestaltung zur Regelung der „Einzelheiten des Dienstbetriebes“ und damit nur das Vorgehen des Fahrers bei Ausübung des Dienstes. Regelungen zur Ausstattung und Einrichtung von Taxen fallen nicht darunter, sondern unter die in § 57 Abs. 1 Nr. 2 PBefG geregelte Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Insofern beschränken sich (folgerichtig) die Taxenordnungen auf Landesebene im Wesentlichen auf Regelungen, wonach hilfsbedürftigen Fahrgästen beim Ein- und Aussteigen Hilfe zu leisten ist.

Zur Entscheidung der Frage, ob es zielführend erscheint, für die Neuanschaffung von Taxen generell deren Eignung als Inklusionstaxi gesetzlich vorzuschreiben, bedarf vorab der Klärung verschiedener Gesichtspunkte: Bislang wird für Inklusionstaxis eine Ausstattung diskutiert, die die Beförderung von Elektrorollstühlen ermöglicht. Zu entscheiden wäre, ob mit den damit verbundenen erheblichen Mehrkosten die einzelnen Taxiunternehmer belastet werden sollten. Das dürfte im Zweifel zu einer Verteuerung des Taxitarifs führen (ggf. mit der Folge von Fahrgastabwanderungen und damit einer Gefährdung der Rentabilität des Taxenverkehrs), weil der Taxitarif die wirtschaftliche Lage der Unternehmer angemessen berücksichtigen muss. Ob und ggf. wie das Bundesgesetz zur Vermeidung insoweit höherer Taxitarife u. U. eine Förderungsmöglichkeit (wie sie in Berlin aktuell erfolgt) berücksichtigen könnte, wäre zu prüfen.

5. Welche Erfahrungen aus der erfolgreichen Einführung von inklusiven Taxen in New York, Sydney und London hat der Senat in seine Planungen bisher einfließen lassen und welche wird er ggf. künftig berücksichtigen?

Zu 5.: Die Erkenntnisse des europäischen Marktes und die Erfahrungen aus dem SoVD-Projekt „Inklusionstaxi-Taxi für alle“, das sich ebenfalls intensiv mit den Erfahrungen anderer Metropolen auseinandersetzt, sind in die Erstellung der Förderrichtlinie eingeflossen. Nicht zuletzt deshalb werden auch Fahrzeuge, wie das sogenannte „Londontaxi-Black Cab“ grundsätzlich als förderungsfähig erachtet, soweit diese den in den Förderrichtlinien beschriebenen Kriterien entsprechen.

Berlin, den 4. Februar 2019
In Vertretung
Daniel T i e t z e

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales