

Antrag 29/II/2019**KDV Friedrichshain-Kreuzberg****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Einführung der Ortskundeprüfung auch für Fahrer*innen von UBER & Co.**

1 Die Mitglieder der SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus
2 von Berlin sowie die sozialdemokratischen Mitglieder des
3 Berliner Senats werden aufgefordert, sich für folgende
4 Punkte einzusetzen:

- 5 1. dass die für das Taxigewerbe Berlins bereits gel-
6 tende und bewährte Ortskundeprüfung auch für
7 Fahrer*innen von privatwirtschaftlich organisierten
8 Mietwagen verpflichtender Bestandteil im Bereich
9 der Personenbeförderung sein muss.
- 10 2. sicherzustellen, dass ohne entsprechende Ableis-
11 tung einer Ortskundeprüfung auch kein Personen-
12 beförderungsschein für Mietwagen erteilt wird.

13

14

15 Begründung

16 Im Taxigewerbe ist die Ortskundeprüfung seit Jahrzeh-
17 ten zwingender Bestandteil zur Erlangung eines Perso-
18 nenbeförderungsscheins. In der schriftlichen Ortskunde-
19 prüfung werden Bezirksgrenzen, Ortsteile, Siedlungen,
20 Straßen mit ihren jeweiligen Begrenzungen, wichtige
21 Plätze, Objekte, wie Krankenhäuser, Hotels, Gerichte, Mi-
22 nisterien etc. abgefragt. In der mündlichen Prüfung muss
23 der Prüfling zwei Streckenverbindungen, wobei ihm Start
24 und Ziel vorgegeben wird, in der kürzesten Variante, mit
25 allen befahrenen Straßen und Plätzen sowie die korrek-
26 ten Richtungsangaben, benennen können. Eine erfolgrei-
27 che Taxiausbildung dauert im Schnitt ca. 9 Monate.

28

29 Von Fahrern von Mietwagen wird für die Erlangung ei-
30 nes Personenbeförderungsscheins keine Ableistung einer
31 Ortskundeprüfung verlangt. Sie erledigen ihre Fahraufträ-
32 ge mit Hilfe eines Navigationsgeräts. Die Strecke ist meist
33 schon bei der Bestellung der Fahrt über die App angege-
34 ben. Maßstab ist hier meist Google-Maps, deren Strecken-
35 führung zumeist ungenau ist und nicht immer die kürzes-
36 te Strecke anbietet.

37

38 Die Fahrer von Mietwagen machen sich von der Technik
39 abhängig. Sollte sie ausfallen, wären sie verloren. Ein ge-
40 schulter und erfahrener Taxifahrer könnte auch ohne die-
41 se technischen Hilfsmittel einfach ans Ziel gelangen, weil
42 er durch seine Ortskenntnis zumindest das grobe Straßen-
43 netz immer im Kopf hat. Darüber hinaus weiß ein geschul-
44 ter Taxifahrer – im Gegensatz zu den UBER-Fahrern – dass
45 es berlinweit u.a. acht „Berliner Straßen“, sieben „Haupt-
46 straßen“, sechs „Dorfstraßen“ gibt. Es darf bezweifelt wer-
47 den, dass UBER-Fahrer im Falle eines Ausfalls des Naviga-
48 tionsgeräts den Weg vom Hauptbahnhof zur „Weißenseer

49 Spitze“, zur „Wiesenbaude“ in Lankwitz oder zur „Kaiser-
50 eiche“ in Friedenau – allesamt Begrifflichkeiten, die sich
51 über lange Jahre im Berliner Volksmund etabliert haben –
52 finden würden. Von einem Fahrdienstleister in einer Stadt
53 mit über 3,5 Millionen Einwohnern und einer Fläche von
54 ca. 890 km sollte erwartet werden, dass er auch ohne
55 Hilfsmittel grob zurechtfinden kann.