



Flughafen Berlin Brandenburg (Wochen vor der Eröffnung)

GÜNTHERS DILEMMA

Am Flughafen BER dürfen zunächst nur 300 Berliner Taxen und 300 LDS-Taxen laden. Letztere dürfen sich künftig auch in Berlin bereithalten. Mehr hat LDS-Landrat Loge dem Berliner Gewerbe nicht zugestanden.

Seit Berliner Taxen in Schönefeld nicht mehr laden dürfen, suchten die hiesigen Verbände immer wieder das Gespräch im Landkreis Dahme-Spreewald (LDS), mal mit dem Taxigewerbe, mal mit der Politik.

Sie wurden nicht an den Verhandlungstisch gebeten, als die Berliner Verkehrsverwaltung auf den letzten Drücker am 19. September mit dem LDS-Landratsamt besiegelte, dass am BER zunächst je 300 Taxen aus Berlin und dem LDS „gleichberechtigt“ laden dürfen – und letztere sich in Berlin an alle Halteplätze stellen dürfen. Oder anders betrachtet: Die LDS-Taxen werden knapp zwei Prozent des Berliner Geschäftes abbekommen, die Berliner Taxen dafür 50 Prozent des Flughafengeschäfts.

Verkehrssenatorin Regine Günther bezeichnete das als „sehr gutes Ergebnis im Interesse beider Länder“, wovon auch die Taxiunternehmen und Kunden profitieren würden. Diese Meinung teilen nicht viele. Sowohl ihr vermeintlicher Alleingang als auch das Ergebnis haben in Berlin für Empörung gesorgt. Doch LDS-Landrat Stefan Loge sitzt am längeren Hebel. Er vertritt die Interessen des LDS und damit „seines“ Taxigewerbes. Somit war ihm nicht mehr als dieser Kompromiss abzurufen.

Nicht nur bei den Berliner Gewerbeverbänden herrscht Ernüchterung. Für lebhaften Streit sorgte die Vereinbarung auch im Abgeordnetenhaus. Der FDP-Abgeordnete Henner Schmidt kritisierte, die Regelung schaffe „Taxis erster und zweiter Klasse“,

WAS VEREINBART WURDE

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) hat in einer Presseerklärung mitgeteilt, dass ab der Eröffnung 300 Taxen aus Berlin und 300 aus dem LDS „gleichberechtigt“ am BER laden dürfen – was bei Bedarf von 2 x 300 auf 2 x 550 erhöht werden kann. LDS-Taxen dürfen sich an alle Berliner Halteplätze stellen, jedoch nicht mit leuchtender Fackel fahren und Winker aufnehmen.

Die Auswahl der Berliner Taxen trifft das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) in einem „transparenten Verfahren“: Bis zehn Prozent werden Inklusionstaxen genommen, der Rest wird verlost. Die Lizenzen gelten befristet, um Wechsel zu ermöglichen.

Beförderungspflicht vom BER aus besteht nach Berlin und in 30 brandenburgische Kommunen von Potsdam über Zossen bis Grünheide (Mark). Berliner Fahrer müssen ihre Ortskenntnisse nach Auskunft des Straßenverkehrsamtes nur für das BER-Pflichtfahrgebiet nachweisen. Von einer entsprechenden Prüfung wusste man aber beim Straßenverkehrsamt des LDS

auf Nachfrage Ende September noch nichts.

Die Adresse, an der Berliner Fahrer sich dann anmelden müssen, liegt in Königs Wusterhausen, 2 km vom S-Bhf. entfernt an der Bushaltestelle „Fontane-Center“:

LDS, Straßenverkehrsamt – Fahrerlaubnisbehörde,
Fontaneplatz 10, 15711 KW, Tel.: 03375 26-2678 und -2679,
strassenverkehrsamt@dahme-spreewald.de

Den vollständigen Wortlaut der Vereinbarung wollte uns SenUVK nicht mitteilen. Dafür erfuhren wir, dass Taxiunternehmen sich bis zum 12. Oktober (Eingangsstempel) beim LABO bewerben können, wobei Name und Anschrift des Unternehmens sowie die Ordnungsnummer(n) und Kfz-Kennzeichen der Taxe(n) anzugeben sind. Bei Inklusionstaxen bitte außerdem Kopien der Fahrzeugscheine mitschicken.

Adresse: post.fahrerlaubnis@labo.berlin.de oder
LABO, III C 3, Puttkamerstr. 16-18, 10969 Berlin

nämlich der vier von hundert, die nach dem Absetzen von Fahrgästen in Schönefeld anschließend auch laden dürften, und der 96, die leer zurückfahren müssen. Er forderte ein Laderecht am BER für sämtliche Berliner Taxis und einen einheitlichen Tarif.

Tino Schopf (SPD) begrüßte die Vereinbarung. Er hält 600 Taxen für zunächst ausreichend, da der Flughafen an ÖPNV und Straße gut angeschlossen sei. Den „ganzen ökonomischen und ökologischen Unsinn der letzten Jahre“ nannte er „somit passé“. Die fehlende Tarifverständigung bezeichnete aber auch er als absurd, obwohl seine Partei als Koalitionspartner die Vereinbarung mitträgt.

Oliver Fiederici (CDU) entgegnete, Günthers Vereinbarung sei weder ein Erfolg noch ein guter Kompromiss, sondern eine „ganz klare Nachteilsregelung für das Berliner Taxigewerbe“. Zudem dürften die Taxis aus dem LDS mit der Vereinbarung nicht nur „überall nach Berlin“, sondern auch „in Berlin hin- und herfahren“, „denn Sie wissen, das wird überhaupt nicht kontrolliert.“

Kristian Ronneburg (Die Linke) nannte das „Rumgemäkel“ der CDU „durchschaubar“. Die Vereinbarung sei immerhin ein Schritt und gut für die Fluggäste und gut für die Metropolregion Berlin/Brandenburg. Das Laderecht der LDS'ler in Berlin sei eine „ordentliche Konkurrenz“, und natürlich müsse sichergestellt werden, dass Taxis aus dem Landkreis „wirklich nur an den Taxi-



Zwischen unvereinbaren Interessen: Verkehrssenatorin Regine Günther

Haltepunkten Fahrgäste aufnehmen. Wie wird das kontrolliert? Ist das LABO in der Lage?“ Aus dem Mund eines Oppositionspolitikers wären solche Fragen plausibel. Ein Koalitionsmitglied ist eher für Antworten zuständig.

Paul Fresdorf (FDP) nannte die Worte Ronneburgs „an Hohn und Spott nicht zu überbieten“. Der Senat lasse sich vom LDS vorführen, komme „mit so einer Minimal-Lösung für die Berliner Taxis um die Ecke“ und wolle das als Erfolg feiern. „Das ist lächerlich, Herr Ronneburg. ... Sie haben keine

Lösung für die Taxifahrer dieser Stadt geschaffen, stattdessen verhöhnen Sie sie. Es ist wirklich peinlich.“ Ronneburg erwiderte, er lasse sich „von so einer klassischen Lobbyistenpartei wie der FDP für Uber & Co.“ nicht vorwerfen, mit dem Taxigewerbe verächtlich umzugehen. „In welcher Welt leben Sie denn eigentlich?“ Das sei „einfach nur wirklich Gezeter von der Opposition“.

Frank Scholtyssek (AfD) bezeichnete die Vereinbarung, die „immer nur für ein Jahr gültig“ sei, als gänzlich unausgegoren und fragte, wer eigentlich bestimme, welche Taxis am BER laden dürfen: ob das ausgelost werde, ob es die bekämen, die die besten Kontakte in die Berliner Senatsverwaltungen haben, oder ob die Erlaubnisse meistbietend versteigert würden. Die Zukunft der Taxibranche sei dem Senat nicht wichtig, was sich auch „im Bekenntnis zu immer neuen Mobilitätsexperimenten mit unterschiedlichsten Anbietern“ widerspiegele. Die Schließung des Flughafens Tegel sei ein weiterer Sargnagel des Taxigewerbes, das „vom Senat ... ohnehin schon aufgegeben wurde“.

Harald Moritz (Grüne) verteidigte die Vereinbarung. Man habe mit „ebenbürtigen“ Partnern verhandelt und solle sich an die eigene Nase fassen und nicht so überheblich sein; die Branden-

burger hätten auch Rechte. „Von daher ist es eine faire Aushandlung, dass paritätisch aus LDS und Berlin Taxen da laden können.“ Seinen Widersacher Friederici (CDU) fragte Moritz: „Was haben Sie denn 2012 getan, als die Berliner Taxen nicht mehr am Flughafen Schönefeld laden konnten? Gar nichts! Hier große Töne spucken, aber ansonsten ist da nichts dahinter!“ Allerdings war 2012 Michael Müller (SPD) Verkehrssenator. An den in Berlin ladeberechtigten LDS-Taxen werde es laut Moritz eine nicht ablösbare Kennzeichnung geben. Die Frage nach der Auswahl der ladeberechtigten Berliner Taxen beantwortete Moritz so: Die Unternehmer könnten beim LABO Anträge stellen, „und wenn viel mehr Anträge reinkommen als Plätze da sind, ... wird das Los entscheiden.“

Was die Tarife betrifft, sind Taxen aus dem LDS derzeit meist etwas preisgünstiger, außer nachts am Flughafen mit „sperrigem“ Gepäck oder bei langen Fahrten. Das Problem der unterschiedlichen Tarife wollen Regine Günther und ihr Staatssekretär Ingmar Streese in den nächsten Monaten lösen. ■ ar

ZU WENIG HERAUSGEHOLT?

Ein Kommentar von Axel Rühle

Wir wissen nicht, ob Verkehrssenatorin Günther ausschließlich mit dem Landrat verhandelt hat, oder – wie ihr Parteifreund Stefan Gelbhaar vor Jahren riet – mit dem brandenburgischen Infrastrukturministerium, also auf Augenhöhe, Bundesland mit Bundesland. Oder mit beiden. Für ihre Verhandlungsposition hätte es vermutlich keinen Unterschied gemacht. Die BER-Taxihalteplätze liegen im LDS, und was das bedeutet, ist bekannt: Die dortige Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Taxen laden dürfen. Da am BER konträre Interessen aufeinandertreffen und vorher keine Vereinbarung getroffen wurde, schiedен auch Lösungen aus, wie sie für die Flughäfen Frankfurt am Main (Eingemeindung des Flughafengeländes in die Metropole) oder München (Einigung zwischen Landkreisen desselben Bundeslandes) gefunden wurden. So geriet Berlin in eine Bittstellerposition.

Vielleicht hätte die Empörung über die Vereinbarung sich in Grenzen gehalten, wenn Regine Günther sie nicht als „großen Erfolg“ bezeichnet hätte, sondern als das, was sie ist: ein unbefriedigender, schmerzlicher Kompromiss – für den Klimaschutz wie für das Berliner Taxigewerbe, für das zu wenig herausgesprungen ist – aber eben das, was herauszuholen war.

Viele Fragen müssen noch kurzfristig beantwortet werden. Es kann nicht sein, dass Berliner Fahrer ab dem 31. Oktober Ortskenntnisse nachweisen müssen, für die eine Prüfung noch nicht einmal konzipiert ist, und dass der Fahrpreis für Einsteiger am BER ein kleines Glücksspiel ist. Man kann der Verkehrssenatorin vieles vorwerfen. Man kann sie aber nicht dafür verurteilen, dass ihre Verhandlungsposition in diesem Fall nicht mehr hergegeben hat. Hätte sie die Vereinbarung abgelehnt, würden den Flughafen auf Jahre nur die LDS-Taxen bedienen. Dazu müssten es nur mal eben ein paar hundert mehr werden. Dafür würden sich ganz sicher sofort bestimmte Berliner Unternehmer hergeben, die scharf darauf sind, ihre Taxen im LDS ohne Fiskaltaxameter zu betreiben. Wäre das besser? So hat das Berliner Gewerbe wenigstens einen Fuß in der Tür und kann in weiteren Verhandlungen darauf aufbauen.