



# GUT ORGANISIERT, ABER KAUM BERLINER TAXEN

Das Taxi-Leitsystem am Flughafen BER ist ausgeklügelt, doch betreffs Ladeerlaubnis ist für Berliner Taxen noch nicht einmal der vereinbarte, unbefriedigende Kompromiss erreicht worden. Eine Vor-Ort-Reportage

**G**elacht wird über den einstigen Panneflughafen kaum noch. Bei der Anfahrt von Westen aus sieht man Reihen von abgestellten Passagiermaschinen, wie zum Verkauf drapiert. In Schönefeld ist – den Corona-Umständen entsprechend – Normalität eingezogen: wenig Passagieraufkommen, wenig Gedränge, wenig Taxen, vor allem ist auf den ersten Blick keins mit Berliner Kennzeichen auf dem schwach gefüllten

Taxispeicher T1 zu sehen an diesem regnerischen Vormittag Ende Dezember, wenige Tage, bevor das Berliner Verwaltungsgericht das Verfahren, nach dem in Berlin die 300 ladeberechtigten Taxen ausgelastet wurden, für nichtig erklären wird. Warum schon davor kaum ein Berliner Taxi vor Ort ist, erzählt ein Fahrer mit LDS-Nummernschild: Die meisten Berliner Kollegen haben ja keinen LDS-Taxischein, und wenn einer es dennoch wage, herzukommen, würden

die ortsansässigen Fahrer sofort die Polizei rufen, damit er einen Punkt in Flensburg bekomme und ein Bußgeld zahlen müsse. Er selbst stehe seit fünf bis sechs Stunden dort, aber woanders sei ja ebenso wenig los. Auf dem Speicher ist Platz für 550 Taxen. Der benachbarte Erweiterungsparkplatz mit 300 Plätzen ist mangels Bedarf noch nicht geöffnet. Auch der Imbiss ist an diesem Morgen um kurz nach zehn noch geschlossen.

## TAXI-TIMES-REDAKTEUR ERNEUT IM RADIO

Die unendliche Geschichte des Ladeerlaubts für Berliner Taxen am BER war auch Thema der Radiosendung „Hier spricht Taxi Berlin“ am 7. Januar, die zum vierten Mal von Redakteur Axel Rühle Podcast-ähnlich produziert worden war.

Den Sendeplatz hatte bis zum Herbst Rumen Milkow belegt. In der einstündigen Sendung ging es um die

Corona-Krise aus Sicht des Taxigewerbes, deutsche Flughäfen und ihre Pflichtfahrgebiete und die Berliner Verkehrspolitik, wobei die Verkehrsministerin, die Opposition und zwei hochrangige Berliner Gewerbevertreter zu Wort kommen.

Zum Nachhören der Sendung bitte auf [taxi-times.com](http://taxi-times.com) oben rechts den Suchbegriff „Sendeplatz“ eingeben.

## ERWARTETE AUSLASTUNG NOCH NICHT ERREICHT

Mario Scobel, der örtliche Service Manager Infrastructure von Apcoa, parkt mit seinem weißen Kombi auf dem Taxispeicher und steigt mit einem Mitarbeiter aus. Er hat beneidenswerterweise Gewalt über sämtliche Schranken der Taxi-Infrastruktur am Flughafen. Dieser besteht derzeit aus den zwei Terminals 1 und 5, und letzteres – der alte SXF-Bau – wird am 23.2. wegen geringer Auslastung vorerst geschlossen. Terminal 1 ist geräumig und angenehm mit viel Holz gestaltet. Nur die überall flackernde Mercedes-Reklame ist etwas viel



Ausfahrt des Taxispeichers T1: Die Display-Anzeige „T1N“ leitet den Fahrer zu Terminal 1, nördliche Ladeleiste. Das zeigt ihm auch die App an.

des Guten. Die Wege für Passagiere sind wie befürchtet lang und zudem schlecht beschildert. Terminal 2 ist betriebsbereit, aber coronabedingt noch geschlossen und laut „Morgenpost“ eine „eilig aus dem Boden gestampfte Abfertigungshalle in Industriebauweise“, also die Reinkarnation von Terminal C in Tegel, und soll voraussichtlich noch 2021 eröffnet werden, sobald die Passagierzahlen sich vom Corona-Virus erholt haben. Die Terminals 3 und 4 sind seit Baubeginn vor 14 ½ Jahren noch nicht über die Planungsphase hinaus.



Mario Scobel organisiert in Schönefeld die Taxi-Infrastruktur

Herr Scobel, der nicht zitiert werden möchte, da offizielle Erklärungen dem Pressesprecher vorbehalten seien, erklärt freundlich und routiniert die Entstehung des Parkplatz- und Taxi-Schrankensystems: Am Flughafen Stockholm-Arlanda war es häufiger zu Streits zwischen wartenden Taxifahrern über die Rangfolge gekommen. Nachdem eine Eskalation ein Todesopfer gefordert hatte, wurde die Parkhaus-Bewirtschaftungsfirma Airport Parking Corporation of America (Apcoa) beauftragt, ein faires Ordnungssystem aufzubauen. Das geschah anfangs mit gezogenen Wartenummern wie in einer Behörde, wurde für weitere europäische Flughäfen übernommen und bis zum heutigen,

modernen System weiterentwickelt, das mit österreichischen Erfassungsgeräten aus der Maut-Technik arbeitet.

Der erforderliche Transponder für ein berechtigtes Taxi kostet das Unternehmen einmalig 50 Euro. Wer mit dem Taxi die Einfahrtschranke zum Speicher passiert, bekommt eine elektronische Warteposition zugewiesen. Eine kostenlose App zeigt ihm ständig den Fortschritt an.

Während des Wartens kann er den Speicher einmalig für maximal 45 Minuten verlassen und die Zeit zum Essen, Autowaschen, Tanken usw. nutzen. Kommt er zu spät zurück, so verfällt seine Position.

### WARTEZEIT KANN GENUTZT WERDEN

Scobel erzählt, das System führe zu größtmöglicher Gerechtigkeit zwischen den Fahrern, weshalb Streits hier praktisch nicht vorkämen. Zudem übe Apcoa für die Flughafengesellschaft im Taxibereich das Hausrecht gegenüber den Fahrern aus, und die Möglichkeit, nötigenfalls Sanktionen auszusprechen, mache auch die schwierigsten Fahrer zu freundlichen Kooperationspartnern. Wer mit dem Vorrücken zum Terminal an der Reihe ist, bekommt ein Signal von der App. Wird ein besonderes Fahrzeug, etwa ein Großraum- oder Inklusionstaxi, angefordert, erscheint die Wartenummer auf den großen Anzeigetafeln in einer anderen Farbe, damit niemand sich wundert. Da auch ein Nickerchen im Auto legitim ist, lässt sich ein lauter Weckton einstellen. Der Fahrer hat dann fünf Minuten, um die Ausfahrtschranke zu passieren, anderenfalls beginnt das Warten von vorn. Das System weist ihm eine der beiden Ladeleisten zu. Am Terminal 1 gibt es auf der unteren Ebene, wo geladene Passagiere aus dem Gebäude kommen, eine Nord- und eine Süd-Ladeleiste für je 25 Taxen. Wegen der schwachen Auslastung wird derzeit meist nur die nördliche genutzt. Terminal 2 wird keine eigene Vorfahrt haben.

### EIN HALTEPLATZ, DER OHNE SCHILDER AUSKOMMT

Das Apcoa-System ist ausgeklügelt und beinhaltet ausreichend Service-Personal. Bei Hochbetrieb könnten laut Scobel zwei Mann an jeder Ladeleiste stehen. Das kostet Geld und lässt die Durchfahrtgebühr von 1,40 Euro netto moderat erscheinen. Taxi-Halteplatzschilder gibt es hier nicht. Die Schranken lassen nur Berechtigte durch, und wer über die Hauptzufahrt kommt,

## VERGABEVERFAHREN GEKIPPT

Der Berliner Senat muss die Vergabe der 300 Ladeberechtigungen für Berliner Taxiunternehmen neu regeln. Das Berliner Verwaltungsgericht hat am 28. Dezember in einer Eilentscheidung das von Verkehrssenatorin Regine Günther durchgeführte Verfahren als „grob rechtswidrig“ erklärt. Die Allgemeinverfügung enthalte Widersprüche, da sie mit der Inbetriebnahme des Flughafens in Kraft trat, jedoch ein Zulassungsverfahren regelt, das bereits bis zum 12. Oktober 2020 abgeschlossen sein sollte, und rückwirkend ist so etwas nicht möglich.

Gegen das Verfahren, die ladeberechtigten Berliner Taxis per Losentscheid zu ermitteln, hatte ein Taxiunternehmen aus Berlin geklagt. Er wollte eine neue Auslosung erreichen, da viele Unternehmen von der Verlosung zu spät erfahren hatten. Die Allgemeinverfügung war erst am 9.10. im Amtsblatt von Berlin offiziell verkündet worden, und die Bewerbungsfrist für das Losverfahren endete bereits am 12.10. Den Antrag des Unternehmers lehnte das Gericht zwar ab, doch kassierte es gleichzeitig die gesamte Berlin-interne Regelung. Die Vereinbarung zwischen Berlin und dem Landkreis Dahme-Spreewald ist von dem Urteil nicht betroffen. Noch ist gegen den Gerichtsbeschluss (VG 11 L 384/20), mit dem das Gericht den Senat gleichzeitig auffordert, „das gesamte Zulassungsverfahren neu zu regeln“, Beschwerde möglich. Die Verkehrssenatorin hält die Neuregelung für sämtliche 300 Berechtigungen für nicht notwendig.

kann sich gar nicht in den Taxibereich verirren.

An diesem Tag steht nur ein Mitarbeiter in gelber Weste an der Nord-Ladeleiste. Hier stehen auch zwei Taxen mit Berliner Kennzeichen in der Schlange, ein Elektro-Toyota und ein Mercedes. Der Toyota-Fahrer erzählt, er habe vor zehn Jahren den Berliner und später den LDS-Taxischein gemacht und gehöre somit zu den ganz wenigen, die hier laden dürfen. Nicht ohne Stolz zeigt er seinen gelben Schein mit LDS-Eintrag und LABO-Stempel. Die Fahrer hier



Terminal 1 ist angenehm mit viel Holz gestaltet.

kennen sich untereinander größtenteils. Anfangs sei er skeptisch beäugt worden, erzählt er schmunzelnd, bevor er wieder einsteigt und lautlos vorrückt. Alle paar Minuten steigt hier doch jemand ein, oft mit einem Berg Gepäck. Im Keller ist zwar ein Bahnhof mit sechs Gleisen und guten Anschlüssen, aber bei der Planung sind die Rolltreppen nach unten eingespart worden.

Die Taxi-Ladeleisten sind geräumig und auskömmlich und erscheinen gut geplant. Scobel erzählt, auf die Vorfahrten direkt vor den Ausgangstüren sei die Bundespolizei scharf gewesen, doch sei die Flughafengesellschaft seiner Empfehlung gefolgt, dass das Taxigewerbe sie bekommt. Und Uber? Für Mietwagen ist hier nirgends Platz vorgesehen. Manche Uber-Fahrer hätten anfangs auf den Kurzzeit-Parkplätzen gestanden, seien es aber schnell leid gewesen, alle zehn Minuten eine Runde

fahren zu müssen (die hier deutlich größer ist als in Tegel).

Auch für die Bewirtschaftung der Kurzparkzonen ist Apcoa verantwortlich. Zehnminütiges Parken bei einer Abholung ist kostenlos. Da vorbestellte Taxen hier keine Vorteile gegenüber privaten Abholern haben, kann ein Auftrag mit Warten und Suchen der Fahrgäste teuer werden. Die unverschämten Preise, die nach der zehnten Minute anfallen, will Scobel nicht kommentieren, gibt aber zu bedenken, dass am Flughafen einer Millionenstadt der Ablauf zügig erfolgen muss.

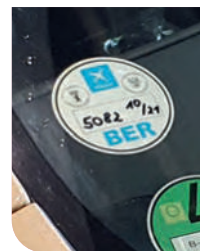
Vorgegeben wurden die Preise von der Flughafengesellschaft. Die Regelung mit je 300 Taxen aus Berlin und dem Landkreis Dahme-Spreewald (LDS), die in Berlin auf wenig Gegenliebe stieß, ist noch nicht effektiv wirksam. Während das LABO in Berlin die Umsetzung schnell ermöglichte und die Berechtigungen schneller verlorste, als viele Unternehmer es mitbekamen, verlangt das Landratsamt auf der brandenburgischen Seite bis heute die volle Ortskunde-Prüfung für das gesamte LDS-Gebiet für Berliner Fahrer. Bis Redaktionsschluss hatte das Landratsamt mit Außenstelle in Königs Wusterhausen keine Erweiterungsprüfung für BER-berechtigte Berliner Fahrer eingeführt. Je länger fast nur LDS-Taxifahrer am Flughafen laden dürfen, desto lukrativer für den Landkreis. Der Ärger darüber dürfte Landrat Stephan Loge wenig jucken, denn den bekommen eher Verkehrssenatorin Günther und Staatssekretär Streese ab. ■ ar



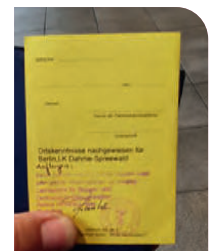
Wer sich nach dem Landen in Richtung Taxihalteplatz leiten lässt, trifft automatisch auf das erste wartende Taxi.



Der Transponder kostet 50 Euro. Die TXL-Transponder sind nicht BER-kompatibel.



Heiß begehrt: die Berechtigungsplakette für den BER



Taxischein mit LDS-Eintrag: bisher nur wenige Berechtigte

## WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Bitte QR-Codes scannen:



Infobroschüre mit exakter Erläuterung des Taxi-Management-Systems am BER



Info-Seite der Firma Apcoa mit Werbevideo zum Taxi-Management am Flughafen



Taxi-Times-Onlinemeldung zu Rechten und Pflichten am BER



Taxi-Times-Onlinemeldung mit Beschreibung der BER-Anfahrt einschließlich Video



Skizze mit dem Pflichtfahrgebiet für den Flughafen (mit Gemeinden und Ortsteilen in Brandenburg)



Taxi-Times-Onlinemeldung: Lade- und Aufstellrecht am Flughafen - Berliner Taxiverbände kritisieren BER-Vereinbarung



Taxi-Times-Onlinemeldung: Taxi-Laderecht am BER sorgt für Diskussion im Berliner Landesparlament