



Guido Beermann, brandenburgischer Minister für Infrastruktur und Landesplanung

BER: HOFFEN AUF GUIDO BEERMANN

Mit steigenden Fluggastzahlen wird die Untauglichkeit des Vertrags zu den Taxi-Laderechten offensichtlich. Die „80-Prozent-Regel“ tut ein Übriges. Kann der brandenburgische Verkehrsminister sich einschalten?

Am 1. Oktober will die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) bekanntgeben, welche 300 Berliner Taxen für die nächsten zwölf Monate eine Ladeberechtigung am Flughafen erhalten. Anfang August hatte man die Taxibetriebe über die Konditionen informiert, zu denen sie sich bewerben konnten.

Eine der Bedingungen stößt dabei auf völliges Unverständnis innerhalb der Branche: Mit der Abgabe der Bewerbung verpflichten Unternehmer ihre Fahrer, sich im Fall der Erteilung einer BER-Berechtigung in mindestens vier von fünf Schichten mindestens einmal am Flughafen bereitzuhalten. Zur Kontrolle dieser „80-Prozent-Regel“ müssen sie der Übermittlung der

entsprechenden Daten von der Firma Apcoa, die die Park- und Ladeinfrastruktur am Flughafen betreibt, an das LABO zustimmen. Taxis, die in weniger als 80 Prozent aller gefahrenen Schichten die Schranke am Flughafen passieren, können die Berechtigung wieder verlieren.

Boto Töpfer, Erster Vorsitzender des Taxiverbandes Berlin, Brandenburg e. V. (TVB),

RECHENBEISPIEL: LEERFAHRTEN DURCH 80-PROZENT-REGEL

Welche Zahl an Leerfahrten von Berlin zum Flughafen BER die 80-Prozent-Regel verursachen dürfte, lässt sich anhand eines Rechenexempels mit geschätzten Zahlen betrachten: Angenommen, die gegenwärtig 6.372 Berliner Taxen, von denen 300 (also 4,71 Prozent) am Flughafen laden dürfen, fahren im Durchschnitt 1,5 Schichten pro Tag (ein Teil steht still, der Hauptteil ist werktags oder täglich im Zweischichtbetrieb unterwegs, und einige Betriebe haben sogar ein Drei-Schicht-

System eingeführt). Dann finden an einem durchschnittlichen Tag in Berlin 9.558 Taxischichten statt, davon 450 mit BER-Plakette. Rechnen wir mit der doppelten Zahl an Fluggästen pro Monat verglichen mit Juli 2021. Wenn ein Zehntel aller 1,25 Millionen abfliegenden Passagiere eines Monats (also 125.000) mit dem Taxi zum BER fährt, davon 80 Prozent (100.000) aus Berlin und im Durchschnitt zu zweit in einem Fahrzeug, dann ergibt dies monatlich 50.000 oder täglich 1.613 Taxifahrten

von Berlin zum Flughafen. Dies trifft wahrscheinlich in 4,71 Prozent der Fälle, also 76 mal, ein Taxi mit BER-Plakette. Die restlichen 374 Schichten von Taxen mit BER-Plakette werden zu 80 Prozent eine Leerfahrt zum Flughafen beinhalten, das sind 449 Leerfahrten täglich oder monatlich 13.915 Leerfahrten. Auf ein Jahr hochgerechnet ergibt dies 163.952 weitere Leerfahrten mit Taxen von Berlin zum Flughafen BER, die der rot-rot-grüne Senat dem Berliner Taxi-gewerbe aufzwingt. *ar*

kommentiert dies gegenüber Taxi Times sehr kritisch: „Die geplante Regelung mutet schon etwas satirisch an. Sollen Bewerber auf die blaue Plakette damit abgeschreckt werden? Eine sinnvolle Regelung würde so aussehen, dass alle Berliner Taxis in Schönefeld laden dürfen, so dass nur wenige leer hinfahren und eben immer die 100, 200 Kollegen sich am BER bereithalten, die da ausgeladen haben. Bei 300 kann die Schranke meinetwegen unten bleiben. Die rot-rot-grüne Koalition und insbesondere die grün geführte Verkehrsverwaltung predigen permanent Klimaschutz um jeden Preis, zwingen aber Taxifahrer mit dieser Regelung zu massenhaften Leerfahrten und erreichen so das genaue Gegenteil. Abgesehen davon werden die Taxis weiterhin nicht ausreichen, um den Flughafen zuverlässig zu bedienen.“



Regine Günther, Berliner Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Was aber treibt eine grün geführte Senatsverwaltung dazu, solch eine klima-feindliche Regelung zu treffen? Um das zu verstehen, muss man gut ein Jahr zurückblicken: Die SenUVK hatte im vergangenen Herbst in letzter Minute (und ohne die Taxiverbände einzubeziehen) mit dem Landkreis Dahme-Spreewald (LDS) eine Vereinbarung ausgehandelt, nach der je 300 Taxis aus Berlin und dem LDS (zusammen 600) eine Ladeberechtigung am Flughafen erhalten, was bei Bedarf auf bis zu je 550 Taxis (zusammen 1.100) erhöht werden soll. Das bedeutet, dass 98 Prozent aller Taxis des dünn besiedelten LDS am Flughafen laden dürfen, während es – nach aktuellem Stand – immer nur 4,7 Prozent aller Berliner Taxis sind. Die restlichen 95,3 Prozent müssen stets leer vom Flughafen nach Berlin zurückfahren, was einhellig als ökologisch und ökonomisch unsinnig kritisiert wird. Entsprechend empört fielen damals die Reaktionen im Gewerbe und die Debatte im Berliner Abgeordnetenhaus aus.

Das Verhandlungsergebnis ist aber zum großen Teil der ungünstigen Berliner Verhandlungsposition geschuldet, da der

Flughafen im LDS liegt und der dortige Landrat Stephan Loge offenbar keinen Grund sah, der Berliner Seite mehr Zugeständnisse zu machen, wenngleich die damals 306 im LDS konzessionierten Taxis – heute sind es unter 300 – den Flughafen nicht alleine bedienen könnten.

Doch auch die aktuell zugelassenen 600 Taxis reichen nicht aus. Seit die Zahl der Landungen nach den Corona-Beschränkungen wieder steigt, herrscht am BER chronischer Taximangel. Oft stehen nur 25 bis 30 Taxis am BER bereit, was nicht einmal für eine einzige geladene Maschine ausreicht. Das ist zum Bedauern der Taxibranche mittlerweile auch medial ein großes Thema. „Für das Image unserer Hauptstadt-Region Berlin-Brandenburg ist das eine absolute Katastrophe“, wird Hermann Waldner, Geschäftsführer von Taxi Berlin, in einem Bericht der Berliner Zeitung zitiert. „Kein Wunder, dass viele Gäste sagen: Erst kriegen sie den Flughafen über Jahre nicht fertig gebaut, nun gibt es dort nicht genug Taxis.“

Auch Waldner hält nicht viel von der 80-Prozent-Regel: „Die Taxibetreiber sollen gezwungen werden, zum neuen Flughafen zu fahren – das ist nicht akzeptabel“. Ins selbe Horn stößt in der Berliner Zeitung Leszek Nadolski von der Innung des Berliner Taxigewerbes e. V.: Was das Landesamt hier dekretiere, sei nicht mehr und nicht weniger als ein Eingriff in die unternehmerische Freiheit. „Taxibetriebe haben zwar eine Betriebspflicht, aber keine Behörde kann einem Betrieb im Pflichtfahrgebiet vorschreiben, dass ein bestimmter Halteplatz angefahren werden muss. Wie sollen die Unternehmer bei einer Betriebsprüfung ihre ungewöhnlichen Leerkilometer begründen, oder zahlt das LABO dem Finanzamt die Differenz?“



Keine Seltenheit: Nachfrage > Angebot

Es geht also bei dieser ablehnenden Haltung um den wirtschaftlichen Aspekt. Die „erzwungene“ Fahrt nach Schönefeld zum Bereithalten, die aus dem Westen und Norden Berlins ziemlich lange dauern kann,



LDS-Landrat Stephan Loge

lohne sich nur, wenn man auch auf dem Weg zum Flughafen zahlende Kundschaft im Wagen hat. „Einfach so leer zum BER fahren – das macht niemand“, so ein Fahrer gegenüber der Berliner Zeitung. Hermann Waldner sieht es ebenso kritisch: „Falls man nicht mindestens drei- bis viertausend Taxis zum Flughafenservice zulässt, wird man den Flughafen BER niemals befriedigend bedienen können. Jedes Taxi, welches einen Fluggast aus der Stadt hinaus zum Flughafen bringt, muss auch wieder einen zurückkehrenden Fluggast nach Berlin bringen, sonst geht diese Rechnung doch nicht auf.“

Boto Töpfer sieht deshalb **d r i n g e n d e n** Nachverhandlungsbedarf – sowohl zur Anzahl der Ladeberechtigungen als auch zur Vereinheitlichung der Taxitarife von Berlin und dem LDS. Nadolski sieht das genau so: „Alle Berliner Taxis sollten eine Ladeberechtigung erhalten und dafür alle LDS-Taxis überall in Berlin Fahrgäste aufnehmen können“, zitiert ihn die Berliner Zeitung. „Wenn statt maximal 600 mehrere tausend Taxis am Flughafen Fahrgäste aufnehmen dürften, gäbe es unterm Strich genug Wagen – und der Hauptstadt-Region bliebe die jetzige Blamage erspart.“

Doch all diese Forderungen werden weiterhin ungehört verhallen, solange der zuständige LDS-Landrat Stephan Loge das tatsächliche Ausmaß seines regionalen Protektionismus weiterhin ignoriert. Waldner drängt deshalb darauf, dass sich der brandenburgische Infrastrukturminister Guido Beermann einschaltet. „Er sollte dringend mit LDS-Landrat Stephan Loge sprechen. Es besteht auch die rechtliche Möglichkeit, dass er das Thema ganz an sich zieht.“ ■

ar/jh



Zum Nachlesen: Welche Bedingungen der Senat an eine Bewerbung für die BER-Ladeberechtigung geknüpft hat.