

Seit September 2010 besteht eine Vereinbarung zwischen den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) und Taxi Berlin (TB) über den Einsatz von Taxen in der jeweiligen Anfangsphase eines Schienenersatzverkehrs. Im Falle einer Betriebsstörung bei der U-Bahn oder der Straßenbahn dauert es für die BVG eine gewisse Zeit, Ersatzbusse samt Fahrern zu mobilisieren, während die Fahrgäste warten. Schneller vor Ort sind Großraumtaxen, die sofort per Funkauftrag hinbestellt werden. Fahrer, die sich für diese Aufträge registrieren lassen, erhalten einmalig eine Einweisung, die ein didaktisch versierter BVG-Ausbilder im Schulungsraum von Taxi Berlin abhört.

Erfahrungen mit dem BVG-Ersatzverkehr

Axel Rühle sprach mit Großraumtaxi-Fahrer Ingo S., der bereits mehrmals einen Auftrag zum Schienenersatzverkehr ausgeführt hat.

Ingo, wurden den Interessenten bei der Einweisung die Standorte sämtlicher U-Bahnhöfe und Straßenbahnhaltestellen Berlins und Schönefelds beigebracht?

Nein, mit Ortskunde wurden wir überhaupt nicht behelligt. Es ging mehr darum, was man als Fahrer im Schienenersatzverkehr darf, muss und nicht darf. Vieles waren alte Kamellen, weil die BOKraft ja bei der BVG genau so gilt wie im Taxigewerbe. Auch die Lichtzeichen auf Busspuren wurden uns nochmal genau erklärt, und der Unterschied zwischen Grünem Pfeil und Grünpfeil – wusste man natürlich auch längst. Und dass man auf der Busspur nur geringfügig schneller fahren darf als der stehende Verkehr auf den Nebenspuren – das war dann doch vielen Neu. Hat bestimmt gut zwei Stunden gedauert insgesamt.

Musstest Du, als der große Moment da war, schnell eine gebügelte BVG-Uniform anziehen, oder ist man bei solchen Aufträgen immer noch offiziell Taxifahrer?

Jein. Man ist zwar noch Taxifahrer und muss sich nicht verkleiden, unterliegt aber den Richtlinien der BVG, die in bestimmten Regelungen von dem abweichen, was man als Taxifahrer gewöhnt ist. Man darf während des Ersatzverkehrs zum Beispiel leider keine Musik hören, nicht mal Bob Marley. Aber auch dass man keine übelriechenden Stoffe und keine sehr langen Gegenstände befördern darf, wurde in der Einweisung gesagt. Oder meine Lieblingsbestimmung: Radioaktive Stoffe sind von der Beförderung ausgeschlossen (lacht impulsiv) – als ob man dann überhaupt noch Personen mitnehmen dürfte. Den Quatsch hat sich einer ausgedacht, der garantiert überhaupt nicht wusste, was Radioaktivität ist.

Wie lief so ein Auftrag bei Dir ab?

Ein Auftrag war letztens an einem späten Vormittag U-Bahn-Ersatzverkehr zwischen Bahnhof Reinickendorfer Straße und Kurt-Schumacher-Platz, immer die Müllerstraße rauf und runter. Ich fuhr gerade am Hauptbahnhof vorbei, als die Rechnungsfahrt aufs Display kam. Also bin ich direkt zum Weddingplatz geflüzt, und rate mal, was mich da erwartete.

Bestimmt eine Menschentraube, die sich gar nicht einig wurde, welche gebrechlichen und schwangeren Personen die sieben Plätze in deinem Auto am meisten verdient hätten.

Eher Menschenmassen an der Bushaltestelle – die mich aber nicht beachteten, weil alle Ausschau nach einem ‚Großen Gelben‘ hielten. Na so ein bisschen Diskriminierung ist man ja mit ‚nem Großraum gewöhnt (lacht). Ein zweiter Kollege und ich haben dann erst mal gehupt und mit dem BVG-Schild gewedelt. Dann drängelten sich in Sekundenbruchteilen sieben Paar Ellbogen rein und los gings. Und an jedem U-Bahnhof, wo wir vorbeikamen, standen auch Menschenmassen, aber da die natürlich auch nach einem ‚Großen Gelben‘ guckten, sprang mir keiner vor's Auto.

In der Einweisung wird unter anderem erwähnt, dass pro U-Bahnhof höchstens ein Unterwegshalt erlaubt ist, wenn die Fahrgäste den entsprechenden Wunsch rechtzeitig äußern. War das schwierig?

Das war überhaupt kein Thema. Alle Fahrgäste wollten genau vom Bahnhof Reinickendorfer Straße zum Kurt-Schumacher-Platz oder umgekehrt. Es gab einmal eine Ausnahme, da wollten zwei am Leopoldplatz raus. Unterwegshalt – da wäre bestimmt keiner drauf gekommen, woher sollen die wissen, dass das geht?

Also kein Chaos mit der Reihenfolge beim Ein- und Aussteigen. Als Du die zwei am Leopoldplatz abgesetzt hattest, stiegen sicherlich sofort zwei Ersatzfahrgäste zu, oder?

Ja, da gab es bestimmt gut 50 Bewerber auf die beiden Plätze, aber es stiegen einfach die beiden, die am nächsten standen, schnell und schmerzlos ein. Ansonsten – wie gesagt, immer alle bis Endstation, freundlich und problemlos, ohne lange Holzplatten, ohne übelriechende Stoffe, ohne Brennelemente (lacht).

Dann erübrigt sich ja die Frage, wie oft Du Anwärter mit Bier- oder Schnapsflaschen hattest und wie Du die abgewimmelt hast, schade. Aber die restlichen Menschenmassen kamen nach und nach bei den anderen Kollegen unter?

Andere Kollegen hab' ich ehrlich gesagt die ganze Zeit keinen gesehen. Vielleicht haben die sich ja verfahren.

Woher weiß man als Fahrer, wo genau die Haltestellen sich befinden, die man anfahren soll? Steht das alles im Auftrag?

Anfangs- und Endpunkt standen im Auftrag, auch die Wendepunkte waren beschrieben. In meinem Fall waren die allerdings falsch. Im

Zweifel helfen offene Augen und Menschenverstand. U-Bahnhöfe zu finden ist ja kein Problem. Kniffliger stellt ich's mir da schon bei Straßenbahnhaltestellen vor. Da müssen wahrscheinlich die Fahrgäste abstimmen, in welche Richtung man weiterfährt.

Wie erfährst Du als Fahrer, wann der Ersatzverkehr für Dich beginnt und wann er endet? Sagen Dir die Fahrgäste Bescheid, dass die U-Bahn wieder fährt?

Die Aufträge bekommt man normal auf's Display, und es sind Sofort-Aufträge. Der Anfang ist also gleich bei Erreichen des ersten U-Bahnhofo, und dann fährt man den gestörten Streckenabschnitt ab, bis von der Zentrale die Nachricht kommt, dass der Auftrag beendet ist. Das dauerte da in der Müllerstraße ziemlich genau eine Stunde, in der ich fünfmal hin- und hergefahren bin, dann hatten die ihre ‚Großen Gelben‘ am Start. Ganz schön lange eigentlich, denn da ist ja ein Busdepot an der Strecke. Aber die werden wohl keine Fahrer rumsitzen haben.

Wann genau schaltest Du die Taxiuhr ein und aus?

Eingeschaltet wird, wenn am Anfang das erste Mal Fahrgäste einsteigen. Zuschläge für die fünfte bis achte Person gibt's nur genau einmal. Die Uhr läuft dann die ganze Zeit, bis die letzten Fahrgäste aussteigen, wenn der Auftrag beendet ist. Dann wird ausgeschaltet. Das waren knapp 39 Euro.

Kein schlechter Schnitt. Wenn Du die Fahrgäste beim BVG-Ersatzverkehr mit normalen Taxifahrgästen vergleichst, merkst Du einen Unterschied? Wie haben die sich benommen?

Unterschiede konnte ich nicht feststellen, und da viele der BVG-Dauerkunden auch Taxi-Gelegenheitskunden sind, gab es da auch keine Hemmschwellen.

Hatten auch alle einen gültigen Fahrausweis, oder musstest Du von jedem zweiten 40 Euro Strafe kassieren?

Eine Dame wollte bei mir einen Fahrschein kaufen. Ich konnte sie aber mit dem Hinweis beruhigen, dass bei mir das Schwarzfahren legal sei (lacht). Fahrschein kontrollieren wir natürlich nicht, dafür bräuchte man wahrscheinlich eine Nahkampfausbildung.

Würdest Du einen Auftrag für BVG-Ersatzverkehr insgesamt als lohnend bezeichnen oder eher als lästig?

Natürlich ist es lohnend! Es ist eine weitere Möglichkeit, Umsatz zu erzielen. Nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Axel Rühle

Anmeldungen zur Teilnahme am BVG-Ersatzverkehr nimmt Taxi Berlin unter info@taxi-berlin.de oder persönlich im Kunden-Center in der Persiusstraße entgegen. Öffnungszeiten: Mo-Mi 9-15 Uhr, Do 11-19 Uhr, Fr 10-15 Uhr. Mitmachen kann jede(r) Fahrer(in) mit Großraumtaxe, egal ob angestellt, selbstständig, Festfahrer, Wochenendfahrer usw.