



Ohne einen Hauptstadt-Flughafen hätte das Taxigewerbe im LDS wenig zu tun.

MUSS AM BER **DIE** **WIENER LÖSUNG** HER?

Verkehrsstaatssekretär Streese hat berichtet, dass man im Landkreis Dahme-Spreewald (LDS) darauf beharrt, am BER nur in Ausnahmefällen Berliner Taxen das Laden von Fahrgästen zu erlauben.

Das Taxigewerbe ist rechtlich gesehen in erster Linie Sache der Landkreise (und kreisfreien Städte): Der Landkreis legt den Tarif fest und außerhalb des Landkreises bzw. der Stadt mit dem Betriebssitz dürfen Taxen nur mit Funkauftrag Fahrgäste laden, sich aber nicht bereithalten. Hat man dort ausgeladen, muss die Rückfahrt in der Regel leer erfolgen – was gerade bei Flughäfen, die oft – wie im Fall Schönefeld bzw. BER – außerhalb der Stadt liegen, parteiübergreifend als ökologisch und ökonomisch unsinnig kritisiert wird.

Am Flughafen Schönefeld (SXF) entzog der LDS den Berliner Taxen 2012 die Ladeerlaubnis. Diskussionen darüber flammen immer wieder dann auf, wenn wegen Unwetters oder aus anderen Gründen Nachfragespitzen am Flughafen auftreten und zu wenig Taxen vor Ort sind. Nicht nur wartende Fahrgäste fragen dann kopfschüttelnd, warum nicht schnell ein paar Dutzend Taxen aus Berlin kommen können.

Ohne den heutigen SXF bräuchte der dünn besiedelte LDS wahrscheinlich keine 100 Taxen. Der Flughafen ist somit für den Taxiverkehr bedeutender als alles andere

im Landkreis. Zugleich ist ein Flughafen bekanntlich ein wichtiges „Aushängeschild“ jeder Großstadt, denn eine Taxifahrt ist für viele Touristen mit der erste Eindruck, den sie von ihrem Reiseziel bekommen.

WER BERLIN NICHT SCHAFFT, FÄHRT IM LDS

Nun hat bereits die besagte Aufkündigung der Ladeerlaubnis dazu geführt, dass viele verhinderte Taxischein-Anwärter bzw. von Behörden „geklickte“ Taxifahrer aus Berlin, also Personen, die für das Berliner Taxigewerbe vereinfacht gesagt unterqualifiziert sind, kurzerhand ihren Wohnsitz in den LDS verlegen, dort die vergleichsweise einfache Taxischeinprüfung ablegen und sich bei Berliner Taxiunternehmen anstellen lassen, die dort einen Ableger haben. Für eintreffende Fluggäste in Schönefeld bedeutet dies eine relativ hohe Wahrscheinlichkeit, weniger Qualität bei der Dienstleistung Taxi zu bekommen – was besonders die Ortskenntnis betrifft. Beschwerden über Umwege auf dem Weg vom SXF nach Berlin sind keine Seltenheit. Der Betrug beginnt oft sofort

mit dem ungefragten Abbiegen von der Flughafenvorfahrt nach rechts auf die B 96a (Am Seegraben) direkt nach Grünau zum Adlergestell – eine schnelle Verbindung, jedoch bei einer Fahrt in die östliche Innenstadt gleich ein Umweg von über einem Kilometer.

Hinter den Kulissen wurde in den letzten Jahren sowohl auf politischer als auch auf Verbandsebene zwischen Berlin und dem LDS verhandelt. Dabei spielten neben der wechselseitigen Ladeerlaubnis – LDS-Taxen durften im Gegenzug am Flughafen Tegel (TXL) laden – auch die unterschiedlichen Tarife eine Rolle bzw. erschwerten eine Einigung. Die konnte folglich bis heute nicht erzielt werden.

Hauptverantwortliche für die Verhinderung einer Einigung waren damals LDS-Landrat Stephan Loge (SPD) sowie der Erste Beigeordnete, Verkehrs- und Baudezernent Chris Halecker (Die Linke). Auch Schönefelds parteiloser Bürgermeister Udo Haase wollte das Taxigeschäft am Flughafen nicht mit Berlin teilen (Taxi Times berichtete in der Berliner Ausgabe 6/2017). Dabei hat die Rot-rot-grüne Berliner Koalition das Ziel des Laderechts ausdrücklich vereinbart.

Selbst als Streeses Vorgänger Jens-Holger Kirchner der Gegenseite Angebote wie an anderen Großflughäfen unterbreitete, Taxen aus dem LDS dürften im Gegenzug künftig sogar nicht nur am TXL, sondern zudem an zwei großen Berliner Fernbahnhöfen und dem Messegelände in Westend laden, blieben die Brandenburger stur.

Nun steht möglicherweise in absehbarer Zeit die Eröffnung des neuen, zu kleinen Großflughafens BER ins Haus – Optimisten schließen den Termin Herbst 2020 nicht aus – und der Senat hält noch immer entgegen dem Willen der Mehrheit der Bevölkerung an der Schließung des Flughafens Tegel fest.

FLUGHAFEN ZU WICHTIG FÜR LANDKREIS-MACHTSPIELE

In dem Zusammenhang fragte die Linke im Abgeordnetenhaus kürzlich den Senat, ob ein Laderecht für Berliner Taxen am künftigen Großflughafen BER zu erwarten sei. Streeses Antwort fiel ernüchternd aus. Obwohl von den drei oben Genannten heute nur noch Landrat Loge im Amt ist – Bürgermeister Haase wurde diesen September von Christian Hentschel (BiS, Bürgerinitiative Schönefeld) abgelöst und Vize-Landrat Halecker wurde nach einem Strafbefehl wegen Untreue im Dezember 2018 vom Kreisrat abgewählt und von Heike Zettwitz (CDU) ersetzt – haben die Zeichen sich nicht geändert: Im Landratsamt sei man sich einig, dass 1.000 (!) Taxen genug sind, um auch den künftigen Flughafen zu bedienen. Lediglich in Ausnahmesituationen – den besagten Nachfragespitzen – sei eine kurzzeitige Erlaubnis auch für Berliner Taxen denkbar, aber nicht allen 8.000, sondern nur einem geringen Teil, und nur, wenn im Gegenzug LDS-Taxen in Berlin laden dürfen.

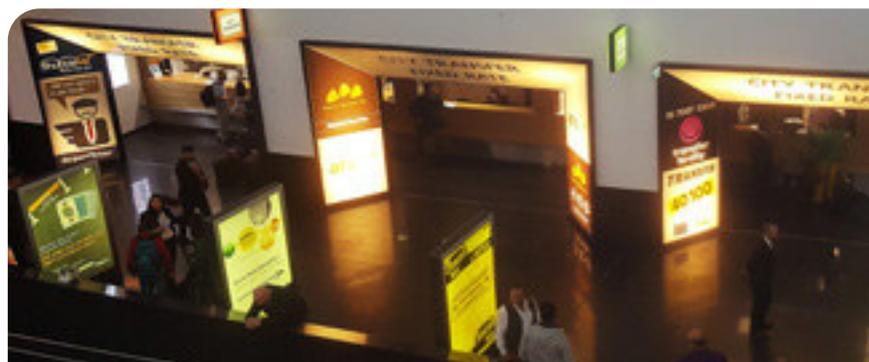
1.000 Taxikonzessionen gibt es im LDS derzeit bei weitem nicht. Man sei aber durchaus bereit, die Zahl zur Flughafen-Inbetriebnahme deutlich zu erhöhen. Kreissprecherin Heidrun Schaaf empfahl Berliner Taxiunternehmen vor zwei Jahren sogar ausdrücklich, einen Betriebssitz im LDS anzumelden.

Die Frage ist, ob der Landkreis alleine über ein Verkehrsprojekt dieser Größenordnung wird entscheiden können. Die (bodenverkehrliche) Bedeutung eines internationalen Flughafens ist eindeutig überregional. Auch wenn Taxen sich laut § 47 Satz 2 PBefG nur in der Gemeinde ihres Betriebssitzes bereithalten dürfen, haben auf dem BER-Gelände der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg das Sagen. Die können zwar nicht am Bundesrecht vorbeischeiden, doch ermöglicht der Paragraph Regelungen, die eine ein-

vernehmliche Lösung zulassen.

Möglichkeit Nr. 1 wäre ein Behördenvertrag. Am Flughafen Franz Josef Strauß bei München etwa, mit Abfertigungsgebäude in Freising und einem Gelände, das sich auf mehrere Gemeinden in den Landkreisen Erding und Freising verteilt, schlossen „alle Beteiligten“ (neben besagten Landkreisen auch die Landeshauptstadt München und der gleichnamige Landkreis, der die Stadt auf drei Seiten umgibt) bereits 1991, ein knappes Jahr vor Flughafeneröffnung, einen Behördenvertrag, der „im Interesse der ankommenden und abfliegenden Fluggäste (...) eine einvernehmliche Regelung des Taxenverkehrs“ Taxiordnungen und Tarifordnungen vereinheitlichte. Für den SXF erscheint eine solche Einigung – trotz der geringeren Zahl an Verhandlungsparteien – unwahrscheinlich, wenn der LDS sich weiterhin querstellt.

Daraus folgt logisch Möglichkeit Nr. 2, und die hieße Staatsvertrag. Der Grünen-Bundestagsabgeordnete Stefan Gelbhaar sagte 2016 – noch als Verkehrspolitischer Sprecher der Abgeordnetenhausfraktion – zu Taxi Times, Berliner Taxen müss-



Schalter der Wiener Taxizentrale 40100 am Flughafen Wien-Schwechat in Niederösterreich

ten selbstverständlich Laderecht am BER erhalten. Der Jurist mahnte eine Regelung an und gab einen bedeutenden rechtspolitischen Hinweis: „Das kann eine Vereinbarung zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sein, [...] und dann muss Brandenburg das mit dem LDS klären, denn ein Regierender Bürgermeister wird nicht mit dem Landratsamt Dahme-Spreewald verhandeln.“ – Einen Staatsvertrag könne man nicht mit einem Landkreis abschließen; der Gesprächspartner sei das Land, auf Augenhöhe. Brandenburgs Ministerpräsident Woidke und Berlins Regierender Bürgermeister Müller müssten das Problem klären – „oder auch die Verkehrsverwaltungen von Berlin und Brandenburg. Der BER ist einfach zu groß, als dass jetzt das Bezirksamt Treptow-Köpenick da mit dem LDS irgendwas vereinbart.“

Salopp zusammengefasst: Wenn der kleine LDS nicht spurt, muss der Landes-



LDS-Landrat Stephan Loge

vater ein Machtwort sprechen. In Berlin mit seinem besonderen Status würden zwar keine Bezirke verhandeln, doch würde die Rot-rot-grüne Koalition auf Gelbhaars Worte hören, müsste das Problem eigentlich zur Chefsache werden und dann recht schnell vom Tisch sein. Bei der Verkehrsverwaltung unter Senatorin Regine Günther als Verhandlungspartner könnten sich Probleme auftun. Die ist bekanntlich mit so einigen Aufgaben überfordert.

Bleibe noch Möglichkeit Nr. 3, bei der wiederum ein anderer Flughafen mit ähnlicher Problematik das Vorbild ist: Für den Flughafen der österreichischen Hauptstadt Wien, der im Nachbarbundesland Niederösterreich liegt, sein Abfertigungsgebäude in der Gemeinde Schwechat hat und sich über drei weitere Gemeinden verteilt, wurde eine Lösung gefunden, die Wiener Taxen auch ohne eine Angleichung der Taxitarife von Wien und Schwechat das Laden am Flughafen ermöglicht.

Die Wiener Funkzentrale mietete eine Ladenfläche am Flughafen und richtete dort einen Stützpunkt mit Anlauffresen und Taxileitstelle ein, die bei Bedarf Taxen aus der Hauptstadt mit Aufträgen versorgt. Gewerbevertreter aus Berlin, die keine Hoffnung mehr in die Landespolitik setzen, denken für den künftigen Großflughafen BER bereits über eine ähnliche Lösung wie in Wien nach. ■

ar