



Keine Seltenheit am Abend: kaum Taxen am Bahnhof Falkensee

## ZU WENIG NACHT-TAXIFAHRER IN FALKENSEE - **GEFUNDENES FRESSEN FÜR UBER?**

Uber-Autos in einer 44.000-Einwohner-Stadt, in der nachts nichts los ist, mit SPD-Bürgermeister, dichtem Linienbus-Netz und direkter Nachbarschaft zu Berlin-Spandau – wie konnte es dazu kommen?

**F**ür das Taxigewerbe ist Falkensee undankbares Terrain. Nachts ist so gut wie nichts los, auch tagsüber hält es sich in Grenzen. Wer früh morgens nach Tegel oder Schönefeld muss, hat es oft schwer, ein örtliches Taxi zu bekommen, und verlässt sich lieber gleich auf Taxi Berlin, wengleich eine Bahn- und Busfahrt vom Bahnhof Falkensee zum Flughafen Tegel nur eine halbe Stunde dauert und nach Schönefeld eine Stunde.

Auch der Linienverkehr in Falkensee ist ein anderer als in Berlin. Falkensee hat drei Regionalbahnhaltepunkte und wird lokal von neun Buslinien erschlossen, auf denen zu schwachen Zeiten teilweise Taxis eingesetzt werden. Der nächste Fernbahnhof ist Berlin-Spandau, acht Kilometer vom Falkenseer Stadtzentrum entfernt. Ein S-Bahn-Anschluss nach Berlin bestand vor dem Mauerbau schon einmal für zehn Jahre. Ein Wiederaufbau der stillgelegten Strecke, seit dem Mauerfall vielfach gefordert, ist noch nicht in Sicht.

Für das Berliner Taxigewerbe sind abendliche Fahrten von Spandau nach Falkensee und Abholungen von dort keine Seltenheit, denn in Falkensee gibt es keinen Nachtlinienverkehr. Zwischen 23 und 5 Uhr bleibt als Verkehrsmittel neben dem eigenen Fahrzeug hauptsächlich das Taxi. Das Gewerbe in Falkensee leidet allerdings seit weit über zehn Jahren unter Nachwuchsproblemen. Es fehlt an jungen, abenteuerlustigen Nachtfahrern, so dass es für Fahrgäste zwischen 20 Uhr und 9 Uhr ein Glücksspiel ist. Daran konnten auch Gespräche des Bürgermeisters mit der örtlichen Taxi-„Innung“ nichts ändern.

2016 fragte die Stadtverwaltung deshalb bei Taxi Berlin an, ob man das Problem der Nichtverfügbarkeit von Taxen in Falkensee irgendwie lösen könne. Ein Vertreter von Taxi Berlin und einer des Taxiverbandes Berlin, Brandenburg e. V. (TVB) besuchten daraufhin in Falkensee eine Bürgerversammlung mit Mitgliedern des Stadtparlaments, der Falkenseer Taxi-„Innung“ und

unter Anwesenheit der regionalen Presse. Laut TVB wurden Vorschläge unterbreitet, aber „mit jedem Vorschlag war immer jemand anders nicht einverstanden“, egal ob es um die kommunale Subventionierung eines Nachttaxis, die Zuhilfenahme von Berliner Taxen mit Zuschlag oder eine nächtliche Rufumleitung von Falkenseer Betrieben in die Berliner Funkzentrale ging.

### KEINER WILL NUR HERUMSTEHEN

In einem sehr offenen Gespräch mit dem TVB habe der Betreiber des größten örtlichen Taxiunternehmens mit sechs Autos und eigener Telefonvermittlung verdeutlicht, dass es verständlicherweise unmöglich sei, seine zumeist älteren Fahrer zu Nachtschichten zu bewegen, in denen es „alle zwei, drei Stunden mal einen Auftrag“ mit teils 15-minütigen Anfahrten gebe, geschweige denn, neues Personal für einen solch unlukrativen Job zu finden.

Daraufhin suchte der TVB-Vertreter das persönliche Gespräch mit Taxifahrern,

die am Bahnhof Falkensee am Halteplatz standen, darunter mehrere alleinfahrende Unternehmer. Als er sich als Gewerbevertreter aus Berlin vorstellte, strebte die Gesprächsbereitschaft allerdings augenblicklich gegen null. Bei einer Taxi-Times-Recherche an einem frühen Abend im August 2020 stand kein einziges Taxi am menschenleeren Bahnhofsvorplatz in der brütenden Hitze. Einem aus Berlin eintreffenden Regionalzug entstieg ein halbes Dutzend junger Menschen, die sich zu Fuß entfernten. Boto Töpfer vom Vorstand des TVB beschreibt die Misere in einem Satz: „Es fehlen einfach die Aufträge, um wenigstens ein einziges Taxi in Falkensee rund um die Uhr am Laufen zu halten.“

### UBERS LANDPARTIE GEHT WEITER

Dann kam Uber. Nachdem im November 2019 fünf Kleinstädte bzw. Ortschaften östlich von München zum Testgebiet erkoren worden waren, bietet Uber seine Vermittlung seit dem 11. Juni 2020 auch in Falkensee zu Festpreisen an. Man habe dort ein „Pilotprojekt gestartet“. Für „bessere Mobilität im ländlichen Raum“ wolle man „nun Brandenburg erobern“, zitiert die Märkische Oderzeitung den amerikanischen Fahrdienst. Mit dem Segen der Gemeinde bietet Uber nach eigenen Angaben Zubringer-Dienste zu Pauschalpreisen an, entweder von einer Adresse in Falkensee zu einem der drei Bahnhöfe oder (von 22 bis 6 Uhr) zwischen Falkensee und dem Bahnhof Berlin-Spandau.

Bürgermeister Heiko Müller, der offensichtlich kein Problem damit hat, sich mit einem Partner einzulassen, dessen gerichtlich untersagtes Geschäftsmodell auf systematischen Rechtsverstößen beruht, posierte zum Auftakt bereitwillig mit Uber-Deutschland-Chef Weigler vor einem weißen Elektroauto für die Fotografen

von Uber und der regionalen Presse. Müller hofft, dass Falkensee durch das Uber-Projekt noch stärker von der Nähe zur Bundeshauptstadt profitieren kann. Das Angebot ist vorerst bis Jahresende angesetzt, Uber-Manager Weigler, der vollmundig von Wartezeiten von maximal zehn Minuten spricht, sieht darin jedoch bereits ein „langfristiges Projekt“.

Auf Anfrage eines Pressevertreters nach der Einbindung des Stadtparlamentes in die Entscheidung antwortete die PR-Abteilung der Stadt, die Stadtverordnetenversammlung habe nicht gefragt werden müssen, da weder ein Vertrag noch eine andersartige Verpflichtung eingegangen worden noch eine Geldausgabe seitens der öffentlichen Hand erfolgt sei.

### SPD GEGEN AUSBEUTUNG? NICHT IN FALKENSEE

Auf den Einwand des örtlichen Taxigewerbes, dass Uber-Fahrer keinen Mindestlohn erhalten und gegen die Rückkehrpflicht verstoßen und Uber bereits von mehreren Gerichten wegen PBefG-Verstößen verurteilt worden ist, erwiderte Müller, dass selbstverständlich der Mindestlohn gezahlt werden müsse, und fügte beschwichtigend hinzu, über die Abschaffung der Rückkehrpflicht werde ja bereits diskutiert.

Gewisse politische Brisanz verleiht Ubers neuem Projekt ein Unterschied zur vorangegangenen Aktion in Bayern, die bereits jede Menge Unmut hervorrufen hatte: Während die Bürgermeister



Bürgermeister Heiko Müller (l.) und Uber-Manager Christoph Weigler

der bayerischen Städtchen überwiegend – wie Bundesverkehrsminister Scheuer – der CSU angehören, ist der Falkenseer Bürgermeister Müller wie sein Berliner Amtskollege und Namensvetter Sozialdemokrat. Die SPD – und nicht nur sie – hatte sich aber im vergangenen Jahr sowohl auf Bundesebene als auch in zahlreichen Ländern und Städten, auch in Brandenburg und Berlin, klar auf Seiten des Taxigewerbes und gegen Uber positioniert. Nach umfangreichen Aufklärungskampagnen des Taxigewerbes sind vielen Politikern die Nachteile von Uber & Co. heutzutage bekannt: unterbezahlte, kaum ortskundige und häufig übermüdete Fahrer, die ohne Verstöße gegen die Rückkehrpflicht und weitere Vorschriften keine Chance auf ein Auskommen haben.

Dass Uber in Falkensee auch nur ein halbwegs lohnendes Geschäft macht, kann sich im Taxigewerbe kaum jemand vorstellen. Uber macht bislang nur Verlust, so lange das Taxigewerbe nicht vom Markt konkurriert worden ist. Mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und Findungskommissions-Mitgliedern wie Daniela Kluckert von der FDP hat man aber zumindest hoffnungsvolle Mitstreiter – und mit Bürgermeister Heiko Müller. ■ ar

## FALKENSEE, HVL

Das 34 Quadratkilometer große Städtchen Falkensee im Landkreis Havelland hat mehrere Kerne, denn es wurde 1923 aus sechs Dörfern zusammengesetzt. Die beiden größten waren Falkenhagen und Seefeld (daraus wurde der Name Falkensee gebildet). Hinzu kamen Finkenkrug, Falkenhöh, Falkenhain und Waldheim. Diese bilden heute zum Teil abgelegene Ortsteile, überwiegend mit Einfamilienhaus-Bebauung und viel Wald- und Wiesenfläche. Allein Seefeld entwickelte sich seit Eröffnung der Berlin-Hamburger Bahn 1846 eher städtisch und ist heute beinahe mit dem Berliner Ortsteil Falkenhagener Feld zusammengewachsen. Finkenkrug entwickelte sich überhaupt erst seit der Bahnhofseröffnung 1852. Die anderen Ortsteile blieben eher dörflich. Somit ist Falkensee für einige

Berliner ein ruhiger, grüner, attraktiver Wohnort.

Manchen Großstadtbewohner zieht es an den Stadtrand oder ins Umland. Für West-Berliner gab es ein Umland nur vor der Deutschen Teilung und erst wieder seit Anfang 1990. Sowohl während des Zweiten Weltkriegs als auch nach der Wende wuchsen viele Berliner Umlandgemeinden erheblich, zum großen Teil durch Stadtfucht. Falkensees Bevölkerung wuchs während der Nazizeit von knapp 16.000 auf über 28.000 Einwohner. Erst wenige Wochen nach dem Mauerbau 1961 erhielt der Ort Stadtrecht. Zur Zeit des Mauerfalls hatte Falkensee, bis dato in Randlage, noch 22.100 Einwohner. Heute sind es fast doppelt so viele, auch weil viele aus dem Westen Berlins zuzogen.