



Einmal steuersubventionierte Konkurrenz, einmal Hoffnung für das Taxigewerbe: „BerlKönig“ und „BerlKönig BC“ (rechts)



ZWEI UNGLEICHE NAMENSVETTERN – WOHIN GEHT DIE REISE?

Der „BerlKönig BC“ ist eine Kooperation und Einnahmequelle für das Taxigewerbe, der „BerlKönig“ eine steuerlich subventionierte Konkurrenz, die die Freude über die Kooperation mit der BVG erheblich trübt.

Über die Zukunft des „BerlKönig“ wird immer wieder gestritten, verhandelt, und dann eine neue Verlängerung für ein paar Monate vereinbart. Wie kam es dazu und wie wird es weitergehen? Noch vor fünf Jahren glaubten viele Verkehrsplaner, immer neue Verkehrsangebote würden Fahrzeugbesitz unattraktiv und dadurch die Straßen leerer machen statt voller, und schufen die berühmte



Kristian Ronneburg, verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Die Linke

Experimentierklausel in Paragraph 2 des Personenbeförderungsgesetzes. Die Idee war, weniger dicht besiedelte Gegenden nicht mit großen, leeren, 40 Liter Diesel schluckenden Bussen zu bedienen, sondern unter Verwendung neuer, digitaler Möglichkeiten mit kleinen Fahrzeugen, und zwar auf Abruf, auf neudeutsch „on demand“ genannt, und sich das sponsern zu lassen. Statt das bereits vorhandene und zu wenig ausgelastete Taxigewerbe ins Boot zu holen, entschied man sich bei der BVG deshalb für teils elektrisch betriebene Kleinbusse, die dafür extra von der Daimler-Tochter ViaVan als Kooperationspartner bereitgestellt werden mussten. Dafür brauchte es einen Namen, der großes Innovationsdenken, ein bisschen Berliner Respektlosigkeit und einen Schuss in Selbstironie verkleideten Größenwahn transportieren würde, und den wirklich jeder sich merken kann.

Herder und Goethe würden wohl in ihren Gräbern rotieren, wüssten sie, dass

240 Jahre nach Erscheinen ihrer Ballade nicht das Original „ErlKönig“, sondern ausschließlich der verfremdete Titel in Berlin zum Sprachgebrauch gehört. Nach zahlreichen Interpreten, Musikern und Parodisten fiel die Figur 2018 auch noch dem Einfallsreichtum eines findigen Marketingstrategen zum Opfer, der nach einem Namen für ein neues On-Demand-Ridesharing-Angebot suchte und den „BerlKönig“ erfand. Der hat die Nutzung von Subanbietern durch die BVG zwar auf ein neues Niveau gebracht, bildet aber nicht etwa den Anfang solcher Kooperationen.

BVG: ZWISCHEN GEWINN UND DASEINSVORSORGE

Der Einsatz von Pkw und Kleinbussen des Taxigewerbes im Auftrag der Berliner Verkehrsbetriebe begann bereits vor knapp 50 Jahren (siehe Seite 16). Als größere Fahrzeuge erforderlich wurden, schafften Taxiunternehmer, die über die „Innung“ mit der BVG in Geschäftsbeziehungen stan-

den, eigens Kleinbusse mit 13 Sitzplätzen und etwa ebenso vielen Stehplätzen an und bedienen regelmäßig schwächer ausgelastete Buslinien, was der BVG und damit dem Land gerade nachts erhebliche Kosten erspart. Für die involvierten Taxibetriebe ist es eine lohnende Kooperation. Fällt ein solches Fahrzeug einmal aus, ordert die BVG kurzfristig bei Taxi Berlin Großraumtaxen, die dann die Buslinie bedienen.

Im Zuge gewachsener Mobilitätsansprüche in Kombination mit der Einsicht, dass eine nachhaltige Verkehrsplanung Personenverkehr aus privaten Autos in Sammelfahrzeuge verlagern muss, suchte man nach Möglichkeiten, dünn besiedelte Gebiete an das Berliner Liniennetz anzuschließen, ohne dass Fahrgäste Taxipreise zahlen müssen. So kam es dann zur Idee des besagten „Berlkönig“ unter Nutzung der Experimentierklausel. Für die erste rot-rot-grüne Koalition, die sich eine nachhaltige Verkehrswende auf die Fahnen geschrieben hatte, war das vordergründig ein schlüssiges Konzept. Dass viele Elektro-Kleinbusse eingesetzt würden, überzeugte die Verantwortlichen offenbar mehr als der Einwand des Taxigewerbes, die bestehende Taxiflotte zu nutzen sei doch sehr viel umweltfreundlicher, als eine Flotte von über 100 Fahrzeugen neu in Verkehr zu bringen.

STAATLICHE ROSINENPICKEREI

Der zweite Widerspruch zum Nachhaltigkeitsgedanken bestand darin, mit den schwarzen Kleinbussen nicht etwa Einfamilienhausbewohner in Randbezirken von abgelegenen Haltestellen des Linienverkehrs nach Hause zu bringen, sondern – salopp gesagt – junges Partyvolk mit Bierflasche in der Hand, das keinen Bock hat, zur Straßenbahn zu laufen, zwischen Prenzlauer Berg und Friedrichshain hin- und herzufahren. Nur so erschien das Projekt den Geldgebern von ViaVan attraktiv, und die innovationsinteressierte BVG zog mit.

Unterdessen stellten BVG und Taxi-„Innung“ Anfang August 2019 ein neues Projekt auf die Beine, um auch den Einfamilienhausbewohnern mit der schlechten Verkehrsanbindung versuchsweise eine attraktive Fahrmöglichkeit zu bieten. Als Testgebiet wählte man die dünn besiedelte und schlecht angebundene Gegend östlich des Flughafens Schönefeld. Die Rufbus-Verbindung zwischen dem U-Bahnhof Rudow, der im Tarifgebiet B (zwischen S-Bahn-Ring und Stadtgrenze) liegt, und der Gemeinde Schulzendorf im Tarifgebiet C (Umland) mit zwei Kleinbussen des Taxigewerbes nannte man „Berlkönig BC“. Für 50 Cent Zuschlag zum normalen Fahrschein lässt sich so –

ausschließlich per App – eine Fahrt von bis zu 14 Kilometern buchen. Obwohl die Fahrer berichten, es gäbe nur zwei tägliche Stoßzeiten mit nennenswerter Auslastung, hat die BVG sowohl die Deadline verlängert (von Ende 2020 auf Sommer 2021) als auch das Bedienebiet erweitert.

Der „Berlkönig BC“ kann als vielversprechendes Projekt angesehen werden, dünn besiedelte Gebiete durch einen Kompromiss aus umweltfreundlich, bequem und erschwinglich zu erschließen und die Zusammenarbeit zwischen Taxigewerbe und BVG langfristig fortzusetzen. Der „Berlkönig“ dagegen ist eine zum Teil mit Steuergeldern finanzierte Konkurrenz für das Taxigewerbe, deren Hauptsponsor ausschließlich wirtschaftliche Interessen verfolgt. Der Landesbetrieb BVG, der der Senatsverwaltung für Verkehr untersteht, begab sich damit auf dünnes Eis, denn mit dieser Kooperation prallen zwei gänzlich gegensätzliche Prinzipien aufeinander: Profitstreben und Daseinsvorsorge.

Auch, wenn man bei der BVG beide „Berl-



August 2019: feierliche Inbetriebnahme der Schulzendorfer Umlandanbindung mit LDS-Landrat Stefan Loge (l.) und der damaligen BVG-Chefin Siegrid Nikutta

könige“ für Zukunftsmodelle hält, könnte die Unvereinbarkeit dieser Interessen, die sich in zunehmender politischer Ablehnung manifestiert, in diesem Jahr endgültig das häufig vorausgesagte und immer wieder verhinderte Aus für den „Berlkönig“ bedeuten. Das „Neue Deutschland“ (ND) berichtete kurz vor Weihnachten von einem Umdenken im Senat. „Ein Konzept zur Ausweitung des Berlkönigs als Teil



Hermann Waldner, Geschäftsführer von Taxi Berlin: „Das Gleiche können wir wahrscheinlich kostengünstiger anbieten.“

des öffentlichen Personennahverkehrs ist im Verkehrsvertrag nicht vorgesehen“, wird Verkehrssenatorin Regine Günther

zitiert. Vielmehr sollen außerhalb der Innenstadt Erschließungslücken mit Rufbussen geschlossen werden, um den ÖPNV zu verbessern. Damit dürfte eine Bevorzugung des „Berlkönig BC“ gegenüber dem „Berlkönig“ gemeint sein. Auch Koalitionspolitiker lehnen den „Berlkönig“ mit seinen inzwischen 185 Fahrzeugen zunehmend ab. Kristian Ronneburg von der Linken meint: „Natürlich kann die BVG gemeinsam mit dem Betreiber Viavan ihr Berlkönig-Angebot im Rahmen der vierjährigen Erprobungsphase weiterführen, aber eine Verkopplung mit den vom Land bestellten Rufbussen und der Mobilitätsgarantie ist nicht möglich.“ Denn: „Das Angebot darf keine Konkurrenz zum Taxi sein.“ Anscheinend hat die jahrelange Aufklärungsarbeit der Gewerbevertretungen doch gewirkt. Auch Hermann Waldner, Vizepräsident des Bundesverbandes Taxi und

Mietwagen, erklärt als Berliner Zentralenchef: „Genau das Gleiche wie die neuen Mobilitätsangebote der BVG könnten wir mit unseren vielen Großraumtaxen auch anbieten, wahrscheinlich sogar kostengünstiger.“ Im Abgeordnetenhaus ist diese Erkenntnis inzwischen parteiübergreifend weit verbreitet, sogar bei der CDU und Teilen der FDP. Bei den Grünen läuft der Vorgang noch. ■

ar