

VERKEHRSPOLITISCHER SPRECHER DER CDU-FRAKTION IM ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN: **OLIVER FRIEDERICI**

# «ICH WÜRDIE DIE GEPLANTE PBEFG-NOVELLE VERHINDERN.»

**Taxi Times sprach mit Oliver Friederici über Berliner Verkehrspolitik, die Flughäfen und seine Ablehnung von Scheuers Eckpunkten.**

*Taxi Times: Herr Friederici, die CDU in (West-)Berlin galt lange Zeit als „wind-schutzscheiben-fixiert“. Heute betrachten Sie ein gleichberechtigtes Nebeneinander der Verkehrsarten als Zukunftsmodell. In welchen Bereichen handelt Verkehrssenatorin Günther in Ihren Augen maßvoll, in welchen Bereichen nicht?*

Auch wir wollen den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, mehr Fahrzeuge bei Bus und Bahn haben. Da macht die Frau Senatorin eigentlich eine gute Arbeit. Nur bei den Nahverkehrsverbindungen wie dem Weiterbau der U-Bahn oder der Zweigleisigkeit der S-Bahn, da hakt es dann schon. Diese Senatorin kennt ansonsten nur den Ausbau des Fahrradverkehrs und des Straßenbahnverkehrs.

Die neuen Tempo-30-Abschnitte kann ich nur kritisieren. Die Luft ist heutzutage besser als die, die ich aus dem alten West-Berlin kenne. Fahrverbote hätte man mit einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen umgehen können, um den Stau einfach aufzulösen: nicht ständig für Dauerbaustellen sorgen oder bewusst Verkehrsflächen verkleinern. Zum Lärmschutz kann man offenporigen Asphalt einsetzen. Fahrverbote und Tempo 30 sind oft Kampfinstrumente, wie z. B. auch der Bau von Straßenbahnen in der Fahrbahnmitte, etwa in der Leipziger Straße.

In Berlin wachsen alle Verkehrsarten: Am stärksten der Radverkehr, der öffentliche Nahverkehr auch, aber eben auch der Autoverkehr. Wir sind eine wachsende Stadt, und die Menschen sollen nicht stigmatisiert und bestraft werden, wenn sie

nicht das Fahrrad oder den öffentlichen Nahverkehr benutzen, sondern mit dem Auto fahren. Man sollte ihnen Angebote machen, aber auch klar sagen: Das kostet auch mal Parkgebühren in der Innenstadt, und es gibt auch nicht mehr an jeder Ecke einen Parkplatz.

Wir wollen aber alles ausbauen, auch den Radverkehr. Wir wollen Fahrradhighways und Fahrradparkhäuser, wir wollen die Mitnahme im öffentlichen Nahverkehr verbessern. Wir wollen den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, mehr Fahrzeuge, mehr Linien bei allen Verkehrsmitteln – aber auch den Autoverkehr ausbauen. Wir wollen endlich den 17. Bauabschnitt der A 100, die TVO und die TV Nord beginnen – und bitte aufhören, Verkehrsflächen bewusst zu

## «Rot-Rot-Grün macht Verkehrspolitik gegen- statt miteinander.»

*Oliver Friederici*

verkleinern, um allen Verkehrsarten das Leben zu erschweren. Damit und durch Tempo 30 wird auch der Nahverkehr langsamer. Das ist nicht im Sinne einer modernen Verkehrspolitik.

In der Kantstraße haben wir jetzt eine überbreite Radspur, die alle anderen Verkehrsarten blockiert, auch den Rettungswagen. In Steglitz in der Schloßstraße das gleiche – wie sollen denn dort die Geschäftsleute beliefert werden?

Das passiert, wenn der Wahltermin näher rückt und die Grünen liefern müssen gegenüber ihren Wählern. Da werden jetzt panisch Straßen umgestaltet durch soge-

nannte Pop-up-Radwege, die natürlich ewig bleiben, falls niemand dagegen klagt. Oder die Sperrung der Friedrichstraße: Da wird eine Reihe von Firmen und Geschäften pleite gehen und Arbeitslosigkeit wird entstehen. So kann man nicht gegeneinander Verkehrspolitik machen.

*Das Taxigewerbe leidet stark unter der unlauteren bis kriminellen Konkurrenz. Milliardenkonzerne wie Uber und Free Now bieten taxi-ähnlichen Verkehr an, was nur durch systematische Rechtsverstöße möglich ist. Die Behörden unter Frau Günther und Herrn Geisel sehen systematisch weg. Der „Berlkönig“ ist eine überflüssig aus dem Boden gestampfte Fahrzeugflotte, mit deren Aufgaben Frau Günther besser das übermäßig vorhandene Taxi betraut hätte. Als Folge stehen Taxen immer mehr herum, die Betriebe gehen pleite, während Tausende von Billig-Mietwagen die Straßen verstopfen und die Luft verschmutzen. Hinzu kommen das ungeklärte Laderecht am künftigen Flughafen, schwarze Schafe in den eigenen Reihen usw. Wie würden Sie diese Probleme angehen, wenn Sie im Senat säßen?*

Ich würde verhindern, dass die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes, so wie das Bundesverkehrsministerium es plant, in Kraft tritt, weil z. B. die Rückkehrpflicht etwas ganz Wesentliches ist, um rein formalrechtlich kriminelles Treiben zu unterbinden. Das muss gemeinsam mit Brandenburg kontrolliert werden. Auch dort muss Interesse bestehen, das kriminelle Treiben zu beenden.

Das Modellprojekt Berlkönig funktioniert in der Innenstadt vielleicht noch, aber





steht, dass der einfach vorbei fährt.

Im Mietwagengewerbe sehen wir außerdem zum Teil gut organisierte kriminelle Strukturen. Manche versuchen mit dieser Art des Gewerbes Geld zu waschen, das muss man deutlich intensiver verfolgen. Ich verweise auf die Zeit von [CDU-Innensenator] Frank Henkel, da gab es deutlich mehr Kontrollen im Mietwagengewerbe, auch konzertiert mit dem Land Brandenburg.

Ich wünschte mir auch heute, dass es besser funktioniert, aber das funktioniert eben leider nicht.

Zum neuen Flughafen: Wenn man als Land Berlin nicht in der Lage ist, sich mit dem Landkreis Dahme-Spreewald zu einigen, nicht nur auf einen gemeinsamen Tarif, sondern auf eine gemeinsame Regelung, dass der Berliner Taxifahrer die

Zeit: Wir haben momentan 930 Abflüge pro Woche an beiden Standorten, Tegel und Schönefeld. Vor einem Jahr waren es 4.500. Es gibt also auch nur ein Fünftel der Fluggäste. Das ist eine ganz dramatische Situation, und ich will nicht akzeptieren, dass der Taxifahrer aus Lübben und Luckau die Fahrgäste nach Berlin transportiert und gegebenenfalls, weil ja nicht kontrolliert wird, hier auch noch Fahrgäste aufnimmt. Ich verstehe nicht, dass das Land Berlin, wenn der Landkreis Dahme-Spreewald sich nicht in diese Richtung bewegt, nicht Dampf macht beim Land Brandenburg und gegebenenfalls die Rechtsnormen für einen gemeinsamen Tarif direkt mit abschließt. Auch die Kunden wollen ja Klarheit.

***Noch ist ja der Flughafen Tegel offen, und der ist beliebt, praktisch, liegt zentral und ist zu normalen Zeiten für die beiden Länder und den Bund lukrativ. Die Mehrheit will ihn behalten. Und der rot-rot-grüne Senat schließt ihn. Was ist aus der Gegenkampagne der Opposition geworden?***

Das ist nicht so einfach ohne Mehrheit als Opposition. Wir haben alles versucht: Wir sind vor Gericht gezogen, wir haben parlamentarische Abstimmungen gemacht, wir haben Unterschriftenaktionen gemacht, aber alles das hat nichts gebracht. Rot-Rot-Grün ist hier völlig beratungsresistent. Ich bin sehr frustriert, denn es gibt alte Sozialdemokraten, die uns immer wieder erklärt haben, dass Tegel offen bleiben muss – auch Michael Müller war immer ein großer Freund von Tegel –, und kaum machen sie diese Regierung mit, geht das in die andere Richtung, nur, weil die SPD hier mit den Linken und Grünen im Boot sitzt. Sie sagen, Tegel hat momentan 400.000 Fluggäste im Monat, das lohnt sich nicht mehr. Das ist aber eine Milchmädchenrechnung. →

am Stadtrand nicht, weil es sich für die BVG nicht trägt. Die Koalition erklärt immer, so lange wir den Berlkönig haben, könne Uber oder Free now in Berlin nicht Fuß fassen. Das stimmt nicht, die sind ja bereits in der Stadt.

Gegen kriminelle schwarze Schafe müssten drei Senatsverwaltungen – Inneres, Finanzen und Verkehr – konzertiert viel stärker vorgehen. Wenn man Rechtsnormen außer Kraft setzt, beginnen Delikte sich in einer Gesellschaft auszubreiten. Mietwagen sind inzwischen schon so dreist, dass sie mit Aufklebern durch die Stadt fahren. Ich wundere mich dann immer, wenn ein Polizeiwagen daneben

## «Alle Berliner Taxen müssen am BER laden dürfen.»

Oliver Friederici

Fahrgäste sowohl zum BER als auch wieder zurück fahren kann, dann ist das eine Vielzahl von Maßnahmen, die man verbessern muss. Vor allem die Menschen, die in Berlin wohnen, nutzen diesen Flughafen.

Es wird eine ganz dramatisch bittere

### EIN HALBES LEBEN IM ABGEORDNETENHAUS

Oliver Friederici, 1970 in West-Berlin geboren, ging in Lankwitz zur Schule. Mit 17 Jahren wurde er Mitglied der CDU und der Jungen Union. Nach dem Abitur 1990 studierte er unter anderem an der FU Berlin Politologie und erlangte 1997 sein Diplom. Schon während seiner Tätigkeit als Personalchef in einem mittelständischen Unternehmen zwischen 1998 und 2011 führte seine politische Karriere über die Zwischenschritte Ortsvorsitzender, Stellvertreter Kreisvorsitzender und BVV-Mitglied

ihn 1995 in das Abgeordnetenhaus, seit 1999 sogar mit Direktmandat. Er gehörte dem BER-Untersuchungsausschuss an und ist derzeit Vorsitzender des Parlamentsausschusses für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und dort CDU-Fachsprecher für Verkehr und Agrarpolitik. Auch auf Urlaubsreisen sieht Friederici sich in jeder Stadt als erstes an, wie die Taxivorfahrt am Flughafen oder Bahnhof funktioniert („meist deutlich besser als am Berliner Hauptbahnhof“) und wie der ÖPNV organisiert ist.



Oliver Friederici zu Beginn seiner politischen Laufbahn



Streifflughafen Tegel: Schließung entgegen dem Willen der Mehrheit

Wenn wir wieder 36 Millionen Fluggäste im Jahr haben, ist der BER trotz Erweiterung zu klein. Dann werden wir es bitter bereuen, dass Rot-Rot-Grün in Berlin den Flughafen Tegel geschlossen hat.

*Es gibt weitere Beispiele, bei denen die SPD heute andere Ziele verfolgt als vorher im rot-schwarzen Senat, z. B. die A 100. Es wurde ja zunächst nur einer der zwei mit dem Bund vereinbarten Bauabschnitte begonnen, bis Alt-Treptow. Dann kamen die Grünen in den Senat, erklärten den Weiterbau nach Lichtenberg zum Teufelszeug, die SPD nickte und legte ihn auf Eis, und das Bundesverkehrsministerium will die bereits gezahlten Millionen zurück haben. Wie hoch ist der daraus resultierende Schaden für die Berliner Steuerzahler und für den Verkehrsfluss? Kann man den Fehler noch beheben?*

Das Geld muss Berlin nicht zurückzahlen. Es ist beim Bund geparkt und steht zur Verfügung. Das hat die linke Landesregierung nicht abgerufen, weil sie den 17. Bauabschnitt einfach nicht bauen will – ein kardinaler Fehler, denn der Verkehr ist ja am Treptower Park, wenn er aus Neukölln kommt in nordöstliche Richtung, da, und er wird sich massiv stauen, wenn der 16. Bauabschnitt fertig ist und der 17. nicht begonnen wird. Wenn Rot-Rot-Grün weiter regiert, wird nichts weiter passieren.

Es gibt aber jetzt eine Möglichkeit, diese Autobahn doch zu bauen. Die Koalition aus CDU, CSU und übrigens auch SPD im Bund hat ja, um die Länder zu entlasten, die Bundesbaugesellschaft zur Errichtung von Bauten des Autobahnbaus gegründet, so dass die Länder nicht mehr die Hoheit haben, Autobahnen zu planen und zu bauen. Darüber bin ich sehr froh. Man sieht ja hier, was

Landesregierungen verhindern können. In Berlin kommen Linke und Ideologen zum Zuge, die die Menschen auf's Fahrrad zwingen wollen. Wenn wir halbwegs unseren Wohlstand aufrecht erhalten wollen, wird es auch Autos geben, zumal wir diese Stadt auch beliefern müssen.

Deswegen ist es ganz klar unser Plädoyer: Weiterbau der A 100 vom Treptower Park nicht nur bis zur Frankfurter Allee, sondern bis zur Storkower Straße. Das ist ganz entscheidend, damit es auch darüber hinaus weitergehen kann. Wenn der Senat sich hier weiter weigert, kann es durchaus passieren, dass Bundesverkehrsminister Scheuer – der ja für viele Sachen gescholten wird, aber in diesem Fall klar seine Position hat, die A 100 weiter zu bauen – in der Lage ist, dann zu planen und den 17. Bauabschnitt zu bauen ...

*... oder sein Nachfolger. Zurück zum PBefG: Das will Scheuer momentan „modernisieren“, was aber eher auf das Gegenteil hinausläuft, denn das wird zu einer Erosion der Daseinsvorsorge führen. Sie erklärten ja, dass Sie gegen die Novellierung des Gesetzes in der Form sind, wie Scheuer es jetzt plant. Sieht das der Rest der Berliner CDU ähnlich? Und wie sehen es die anderen in Scheuers Bundestagsfraktion?*

Ich kann nur sagen, dass in der Berliner CDU eine gegnerische Position herrscht, weil die Novellierung des PBefG nichts für den Taximarkt – und eigentlich auch für die Liberalisierung – bringt. Es ist allerdings ein Nebenthema.

## SENATORIN GÜNTHER WILL VERBRENNER AUSGRENZEN



Noch ist es nicht durch: Berlin soll nach Vorstellungen der rot-rot-grünen Koalition „klimaneutral“ werden. Verkehrsministerin Regine Günther sorgte Anfang

des Jahres mit der Ankündigung für Aufsehen, in zehn Jahren Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselmotoren das Fahren in der Berliner Umweltzone, also innerhalb des S-Bahn-Rings, zu verbieten. Fünf Jahre später soll die „Zero emission zone“ auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden.

Der dazu nötige Angebotsausbau des Linienverkehrs könne durch eine „City-Maut“, durch eine Nahverkehrsabgabe für Autofahrer sowie durch eine Ausweitung und Verteuerung der Parkraumbewirtschaftung finanziert werden. Die Senatsvorlage ist allerdings schon innerhalb der Koalition umstritten: Der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Fraktion Tino Schopf sagte, die „City-Maut“ sei „mit uns nicht zu machen“; der stellvertretende Fraktionsvorsitzende Jörg Stroedter nannte die Vorstellungen und Fristen „unrealistisch“. Linke-Politiker Kristian Ronneburg bemerkte: „Das ist auch eine sozialpolitische Frage. Menschen, die nicht die Möglichkeit haben, sich ein

E-Auto zu kaufen, werden ausgeschlossen.“ Noch schärfer fiel naturgemäß die Kritik der Opposition aus: Oliver Friederici von der CDU sagte, Fahrverbote ab 2030 könne nur jemand fordern, der die „Berliner Wirklichkeit nur aus dem Dienstwagen kennt“, zumal der ÖPNV sich in drei Jahren Rot-Rot-Grün „zum Krisenfall entwickelt“ habe. Landesparteichef Kai Wegner nannte die geplanten Fahrverbote „unsozial, unrealistisch und unverantwortlich“. FDP-Fraktionschef Sebastian Czaja sprach von einem „einseitigen Kampf gegen das Auto“ durch die Grünen. „Die Autofahrer immer weiter zu bestrafen, wird nur noch mehr Zorn zwischen allen erzeugen.“

ar



Ich kann nur aufrufen, dass der Minister von diesem Vorhaben ablässt. Ich höre auch aus einigen anderen Bundesländern, dass man da nicht begeistert ist. Sie müssen auch sehen: Ich bin ein Vertreter der CDU – das ist unsere Schwesterpartei CSU, mit der wir zu 95 Prozent der gleichen Meinung sind, aber es gibt eben auch mal fünf Prozent, wo wir nicht einer Meinung sind.

Wir sehen diese sogenannte Liberalisierung skeptisch, weil sie in relativ kurzer Zeit ein ganzes Gewerbe vernichtet. In New York hat es eine ähnliche Liberalisierung gegeben.

New York hatte früher 40.000 Taxen. Nach dem Einstieg von Uber und einigen anderen dubiosen Dienstleistern ist der Taximarkt zusammengebrochen. Es gibt nur noch zehn Prozent der berühmten Yellow Cabs. In bestimmte Stadtteile fahren die Fahranbieter gar nicht mehr, denn das lohnt sich für die nicht. Und genau das würde hier auch bei einer Liberalisierung passieren: Wenn sich das für private Dienstleister nicht lohnt, dann fahren die auch nicht dahin. Oder die sind so teuer, dass Sie drei Taxen bestellen könnten.

Deswegen lehne ich dieses [geplante] PBefG ab und kann nur anheimstellen, dass das Land Berlin sich dagegen ausspricht. Soweit ich gehört habe, ist die jetzige Landesregierung der gleichen Meinung. Also hier lobe ich deren Position einmal, aber es ist so ziemlich das einzige, wo ich mit SPD, Linken und Grünen in der Verkehrspolitik übereinstimme.

**Das wird sicher viele im Taxigewerbe freuen zu hören. Kommen wir zu einem sehr aktuellen Thema, das auch den Senat betrifft: Das Inklusionstaxi ist als Projekt noch nicht ins Rollen gekommen, obwohl das Land die Umrüstung eines Autos zu 100 Prozent fördert. Gewerbevertreter versuchen verzweifelt, Unternehmer dazu zu bewegen, sich so ein**



Streitfall 16. und 17. Bauabschnitt der A 100: bei Eröffnung unfertig.

**lukratives Geschäftsfeld nicht entgehen zu lassen. Eine Idee ist, dass das Land Inklusionstaxis anschafft und diese den Taxiunternehmen per Leasing anbietet. Sehen Sie darin eine Alternative, den Individualtransport für Rollstuhlfahrer zu fördern?**

Warum die Taxifahrer das bislang nicht machen, kann ich nicht sagen. Ich finde es auch schade. Aber wenn es staatlicherseits gewünscht ist, wäre eine Leasing-Lösung denkbar. Es gibt eine Stadt, die das macht, nicht nur für Inklusionstaxis, sondern für alle Taxis: Singapur. Deren 25.000 bis 30.000 Taxis sind in der Regel Eigentum der Stadt, und die verleast das Taxi und die Dienstleistung. Es wäre eine Möglichkeit, die Sorge vor dem Risiko aus dem Gewerbe zu nehmen. Eine solche Erweiterung des Serviceangebots im Taxi würde anderen Fahrdienstleistern den Wind aus den Segeln nehmen.

**Wie man hört, soll Frau [Sozialsenatorin] Breitenbach vom Taxigewerbe so enttäuscht sein, dass sie schon überlegt, ob sie den Berlkönig ins Boot zu holen versucht.**

Mit dem Berlkönig wird Inklusion für ganz Berlin nicht funktionieren. Die BVG hat den Berlkönig initialisiert, um von sich aus – so sagen sie es – die anderen Fahrdienstleister wie Uber aus dem Markt zu halten. Das ist sehr teuer. Wenn die BVG jetzt mit dem Berlkönig in ausgewählte Bereiche der Außenstadt geht, wird das noch teurer. Ich glaube nicht, dass die BVG und das Land das finanzieren können und wollen. Das, was Frau Breitenbach sagt, halte ich für unrealistisch. Da ist die Einführung eines Inklusionstaxis besser und auf Dauer günstiger.

Das Modell Leasing-Taxi sollte man einfach modellhaft mal versuchen. Dieser Mut, mal Neues zu versuchen, geht leider in der Verkehrspolitik wie in vielen anderen Dingen verloren: auch endlich den großen Schritt in der Elektromobilität zu wagen. Es braucht noch Ladestellen. Hier fehlt der Mut auf der Koalitionsseite. Dazu rufe ich auf, dafür stehe ich, dass man das in der nächsten Wahlperiode deutlich verbessert. Wollen wir mal sehen, wie die Wähler wählen. ■

*Das Gespräch führte Axel Rühle Ende August. Zur aktuellen Vereinbarung betreffs Flughafen BER siehe Kasten auf Seite 26.*



**Notariat  
Verkehrsrecht  
Strafrecht  
Zivilrecht**

## SHK-Rechtsanwälte

**Martina Schweickhardt**  
Rechtsanwältin & Notarin

**Daniel Herbst**  
Rechtsanwalt

**André Klemm**  
Rechtsanwalt

Nachodstraße 19  
10779 Berlin  
(im Erdgeschoss)  
Telefon: 030 / 210 023 40