

WAS DIE PARTEIEN WOLLEN: EIN STREIFZUG DURCH DIE WAHLPROGRAMME

VIELE GEMEINSAMKEITEN, VIELE UNTERSCHIEDE

Über die gewerbepolitischen Herausforderungen für die Taxibranche haben wir auf den vorherigen Seiten berichtet. Hier nun noch ein Überblick über die geplante Verkehrspolitik der sechs Parteien, die im Berliner Abgeordnetenhaus vertreten sind. Dazu finden sich in den Wahlprogrammen mehr Gemeinsamkeiten als Unterschiede. Ein Streifzug durch die Wahlprogramme kann hier nicht umfassend sein und hat keine bestimmte Reihenfolge. Inklusion ist für alle Parteien im Abgeordnetenhaus ein Muss, ebenso das Ziel eines umweltfreundlicheren Verkehrs mit mehr und attraktiverem ÖPNV.

FDP-VERKEHRSPOLITIK

Die FDP schreibt: „Wir wollen unsere Verkehrsinfrastruktur grundlegend modernisieren und Mobilität neu denken.“ Man wolle die Daseinsberechtigung jedes Verkehrsmittels anerkennen; der Bürger müsse wählen können. Autoverkehr solle weder aus der Innenstadt verdrängt noch gezielt unattraktiv gemacht werden. Viel mehr sollen die Alternativen gestärkt werden. Das Mobilitätsgesetz müsse überarbeitet werden, Außenbezirke und Umland besser angebunden sein. Und ganz klare Ansage: Die FDP will das Straßennetz weiter ausbauen.

Wie gewohnt setzt die FDP sich besonders für Innovationen ein, sei es autonomes Fahren (auch „durch Flotten autonomer Kleintaxis“), Wasserstoffantrieb, Rufbusse oder eine dichte Ladeinfrastruktur. Dabei wird eine Kooperation mit der Privatwirtschaft ausdrücklich angestrebt – wie etwa beim „Berlkönig“, dessen Weiterbetrieb gefordert wird.

DAS TAXI IM FDP-WAHLPROGRAMM

Auch von einer Liberalisierung des Taxi-markts „im Interesse der Kundinnen und

Kunden“ ist die Rede, um zusätzlichen Anbietern – damit sind ganz FDP-typisch Uber und Free Now gemeint – die Verwirklichung neuer Geschäftsmodelle zu ermöglichen.

Die FDP hatte sich am stärksten gegen die TXL-Schließung eingesetzt. Nun sollen wenigstens alle Berliner Taxen am BER laden dürfen – fraglich ist nur, wie das erreicht werden soll.

GRÜNE VERKEHRSPOLITIK

Das genaue Gegenteil vom Straßennetzausbau wollen Bündnis 90/Die Grünen (und Die Linke). Bettina Jarasch, die Spitzenkandidatin der Grünen, sagte im März, statt über den Weiterbau der A 100 sollte man über den Rückbau reden. „Ich meine damit, dass Berlin mit der A 100 vor vielen Jahrzehnten etwas begonnen hat, was im Jahr 2021 ganz klar ein Fehler ist. Innerstädtischer Raum ist heutzutage viel zu wertvoll, um ihn an eine Autobahn zu verschwenden.“

Da bei Autobahnen auch der Bund mitzureden hat, wird die A 100 voraussichtlich ab 2024 im Ortsteil Alt-Treptow enden. An der vorläufig letzten Ausfahrt an der Straße Am Treptower Park droht dann ein extremes Stauchaos, da die Fertigstellung der Eisenbrücke erst für 2028 erwartet wird – für die Grünen ein Grund, die aktuelle Bau-tätigkeit in Frage zu stellen. Für die anderen – mit Ausnahme der Linken – ist es dagegen ein Grund, den 17. Bauabschnitt, also die Fortsetzung von Alt-Treptow nach Lichtenberg, zügig anzugehen.

An einigen Stellen fordert das grüne Wahlprogramm eine kosequente Umsetzung der Klimaschutzziele: Autos mit Verbrennungsmotor sollen bis 2030 aus der Innenstadt und bis 2035 aus ganz Berlin verschwinden. Zudem wollen Sie eine „City-Maut“ für die Innenstadt einführen.

Mit der Umsetzung des Mobilitätsgesetzes von 2018, das deutlich die grüne

Handschrift trägt, sind weitere Vorhaben bereits in Teilen umgesetzt worden und im Straßenraum sichtbar, etwa die Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Fahrradverkehrs oder die Erweiterung des Busspurnetzes mit punktueller Verbreiterung von Busspurnabschnitten, die das Überholen von Radfahrern durch Busse und Taxen ermöglicht.

DAS TAXI IM GRÜNEN WAHLPROGRAMM

Das Taxigewerbe wollen die Grünen erhalten und „ihm neue Geschäftsfelder eröffnen: ob beim Pooling oder durch Inklusionstaxis.“ Deren Anzahl wollen die Grünen deutlich erhöhen.

AFD-VERKEHRSPOLITIK

Ganz andere Vorstellungen als die Grünen hat die AfD, deren verkehrspolitischer Sprecher Frank Scholtyssek mit zwei Co-Autoren ein umfassendes und detailreiches Verkehrskonzept für Berlin verfasst hat. Hier wird auch der Weiterbau der A100 nach Lichtenberg mit Tendenz zum kompletten Ringschluss gefordert, um die Innenstadt mehr zu entlasten. Außerdem soll die Tangentiale Verbindung Ost vorangetrieben und als Tangentiale Verbindung Nord über Weißensee bis nach Reinickendorf weitergebaut werden.

Pendlern soll der Umstieg in den Zug durch Verbesserungen bei der Bahninfrastruktur schmackhaft gemacht werden. Nicht Zwang, sondern die Attraktivität eines Verkehrsmittels müsse laut AfD der Grund zum Umstieg sein. Finanziert werden soll das ganze dadurch, dass der dann attraktivere ÖPNV von sehr viel mehr Fahrgästen genutzt wird, die auch höhere Fahrpreise bezahlen sollen – was wiederum nicht nach Attraktivitätssteigerung klingt.





Von oben rechts im Uhrzeigersinn: Franziska Giffey (SPD), Kai Wegner (CDU), Kristian Ronneburg (Linke), Regine Günther (Grüne), Frank Scholtyssek (AfD), Henner Schmidt (FDP), Klaus Lederer (Linke), Bettina Jarasch (Grüne), Tino Schopf (SPD), Oliver Friederici (CDU)

hohen Anschaffungskosten zu umgehen (ein Vorschlag, den auch Oliver Friederici von der CDU bereits äußerte). Außerdem steht in ihrem allgemeinen, aber sehr umfangreichen Wahlprogramm, man wolle die „Bevorteilung von Uber und Co beenden, da Taxen eine wichtige Aufgabe in der Ergänzung des ÖPNV übernehmen.“

Wir wollen Kontrollen von Mietwagenunternehmen bezüglich der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen deutlich verstärken. Berlin sollte nach dem Vorbild Hamburgs Mietwagenunternehmen verpflichtet, damit Kontrollen wirksam durchgeführt werden können.“

SPD-VERKEHRSPOLITIK

Die SPD hat als Spitzenkandidatin Franziska Giffey aufgestellt, eine Kennerin der Stadt und besonders ihrer sozialen Probleme. Was die verkehrspolitischen Vorstellungen der SPD betrifft, so lässt sich eine große Schnittmenge mit den beiden Koalitionspartnern ausmachen. Auch die SPD sieht im Auto nicht die Mobilität der Zukunft und steht hinter dem Mobilitätsgesetz, aber Berlin könne und werde weder ausschließlich eine Autostadt noch ausschließlich eine Fahrradstadt sein. Folglich wird kein radikaler Kurs gegen den Autoverkehr angestrebt, sondern ebenfalls ein Ausbau des ÖPNV-Netzes als Anreiz zum Umstieg.

DAS TAXI IM SPD-WAHLPROGRAMM

Zu taxirelevanten Themen schreibt die SPD: „Carsharing-Angebote werden wir möglichst auf ganz Berlin ausweiten und das lokale Taxigewerbe fördern.“ Das Inklusionstaxi will man „erhalten und verbessern“. Private Fahrdienste, die wie Taxis agieren, „müssen auch wie Taxis reguliert werden. Wir wollen das lokale Taxigewerbe vor unlauterem Wettbewerb schützen.“

CDU-VERKEHRSPOLITIK

Last but not least: CDU-Spitzenkandidat Kai Wegner befürwortet den Weiterbau der A 100 und hätte zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV am liebsten einen Zwei-Minuten-Takt zu Stoßzeiten, außerdem deutlich bessere Takte in allen Stadtteilen auch beim Bus und ein 365-Euro-Ticket, da nur ein viel attraktiverer ÖPNV die Straßen entlasten könne. Von jeder Haltestelle Berlins aus sollen in maximal 30 Minuten Alex oder Zoo erreichbar sein, hierzu bedürfe es weiterer „Expressverkehrsmittel (Regio, S- oder U-Bahn, Tram, X-Bus)“ sowie Rufbusse nach „Berlkönig“-Vorbild. Zudem werden umfangreiche Ausbaumaßnahmen und Verbesserungen im Regional- und Fernverkehr angekündigt, wobei ein Schwerpunkt auf PR-Parkplätzen liegt. Diese gelten als Schlüssel zur Entlastung innerstädtischer Straßen.

Im „fairen Miteinander aller Mobilitätsformen“ habe auch das Auto seinen „berechtigten Platz“. Eine City-Maut lehnt die CDU ab. „Auch die Elektromobilität bringen wir voran – mit Batteriewechselstationen und 50.000 zusätzlichen Ladepunkten“, so das Wahlprogramm. Für eine „nachhaltige, vernünftige und unideologische Verkehrswende“ setzt die CDU auch auf die Wasserstofftechnologie.

DAS TAXI IM CDU-WAHLPROGRAMM

Unter der Überschrift „Zukunftsprogramm Taxi“ heißt es im Wahlprogramm: „Wir werden ein Zukunftsprogramm Taxi auflegen, um diese Mobilitätsform fit für die kommenden Jahrzehnte zu machen. Dazu gehören die klimagerechte Umwandlung der Taxiflotte, eine angepasste Konzessionsvergabe und das konsequente Vorgehen der Ordnungsbehörden gegen schwarze Schafe unter den Taxiunternehmen.“ Gleich anschließend steht im Absatz „Neuartige Fahrvermittlungsdienste“ dann aber: „Dank digitaler Innovationen können neuartige Fahrvermittlungsdienste einen Beitrag zur Individualmobilität in Berlin leisten. Wir wollen diese Dienste in Berlin zulassen, solange für die Fahrer und Fahrzeuge die gleichen Qualitätsanforderungen gelten wie im Taxibereich.“ ■ ar

DAS TAXI IM AFD-WAHLPROGRAMM

Die Auto-, E-Moped-, E-Roller- und Fahrradflotten des Free-Floating-Sharing müssen nach Meinung der AfD kontingentiert werden, denn sie „kannibalisieren Taxi und ÖPNV“.

LINKE VERKEHRSPOLITIK

Die Linke stimmt den Grünen zu, die A 100 solle zurückgebaut werden. Der Zugang zu Mobilität solle weder vom Wohnort noch vom Besitz eines Autos, vom Gesundheitszustand und auch nicht vom Geldbeutel abhängen. Zudem wünscht sich die Linke kostenlosen Linienverkehr, wie er für Schüler üblich ist, langfristig für alle.

Finanzieren wollen die Linken das unter anderem mit einer Nahverkehrsabgabe und einer höheren Besteuerung von Diesel. Im Unterschied zu den Grünen lehnen sie eine City-Maut ab und wollen „niemanden zwangsbeglücken“, sondern allen die Wahl des Verkehrsmittels lassen.

DAS TAXI IM LINKEN WAHLPROGRAMM

Zur Umsetzung des Inklusionsgedanken regt Die Linke an, das Land Berlin solle Inklusionstaxen kaufen und an die Unternehmer verleasen, um die Barriere der