



(v. l. n. r.) Oliver Friederici, Henner Schmidt, Hermann Waldner, Stephan Wilhelm, Michael Rothe

# DER VERKEHR IN BERLIN – WIE GEHT ES WEITER?

Zu einer Online-Diskussion waren nicht die „üblichen Verdächtigen“ eingeladen, sondern Oppositionspolitiker und Verkehrsexperten. Für das Taxigewerbe war Hermann Waldner dabei.

**D**ie FDP-nahe Friedrich-Naumann-Stiftung hatte Ende Juli zum Webinar über den Berliner Stadtverkehr der Zukunft geladen. Programmreferent Dr. Georg Mannsperger übergab das Wort nach einer Begrüßungsansprache an die Moderatorin, Jessica Hanack, Redakteurin für Mobilität der Berliner Morgenpost.

Da das Taxi kein zentrales Thema in der allgemeinen Verkehrspolitik ist, stand zunächst der Linienverkehr im Vordergrund. Die Experten kritisierten, in Berlin würden zu viele Planungen und Verkehrsprojekte endlos gegeneinander abgewogen und immer weiter geprüft, als wolle man sich vor Entscheidungen drücken.

Henner Schmidt, Sprecher für Infrastruktur und Umwelt der FDP-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus, pflichtete den Vorrednern bei und meinte, dass schnell zu realisierende Projekte parallel mit langfristigen in Angriff genommen werden sollten. Oliver Friederici, verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion und Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Abgeordnetenhaus, kritisierte die Senatspolitik in vielen Punkten, beispielsweise fehle es an der mutigen Umsetzung von Projekten und der Fähigkeit, Dinge an mehreren Stellen

gleichzeitig in Angriff zu nehmen, wie andere Bundesländer es tun. Die Koalitionsparteien seien sich untereinander in zu vielen Dingen uneinig.

Zum Thema „Rufbus zur Überbrückung der letzten Meile“ fragte die Moderatorin Hermann Waldner, den sie als Gründer des europaweiten Mobilitätsservices taxi.eu mit der höchsten Fahrzeugdichte Europas vorstellte, auch bekannt als Vizepräsident des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e. V. und Geschäftsführer der Funkgesellschaft Taxi Berlin, ob er mit dem geplanten Rufbus-Testprojekt im Osten der Stadt Konkurrenz auf das Taxigewerbe zukommen sehe. Waldner sagte, dass die Taxibranche zwar auf keinen Auftrag gerne verzichte, doch würden auch

moderne Verkehrsformen gebraucht, dagegen stelle das Taxigewerbe sich nicht. Man sollte es aber einbeziehen und das nutzen, was es seit Jahrzehnten könne. Für spontanen Schienenersatzverkehr habe sich das Taxi als bestens geeignet erwiesen. Eine bestehende Flotte eigne sich für solche Einsätze am besten.

Schmidt bemerkte, dass Rufbusse aufgrund der schlechten Anbindung der Außenbezirke eine sinnvolle Ergänzung seien, und dass ein Rufbusprojekt schnell

darstellbar sei: Man bräuchte nicht zehn Jahre lang Schienen zu bauen, sondern müsse nur Fahrzeuge kaufen und Verträge abschließen. Es sei sinnvoll, beim Erstellen solcher Konzepte „die Taxiwirtschaft mit in den Blick zu nehmen und zu überlegen, wie man die am besten einbindet“.

## NÄCHSTER SENAT WIRD WIEDER EISERN SPAREN MÜSSEN

Michael Rothe, Vorstandsvorsitzender des Verkehrspolitischen Informationsvereins (VIV), merkte an, der Einsatz von Rufbussen in wesentlich mehr Gebieten könne den ÖPNV deutlich wirtschaftlicher machen, und die Erfordernis hierfür stelle sich nach der Corona-Krise leider sehr deutlich: Der nächste Senat werde erheblich weniger Geld zur Verfügung haben als der jetzige – wie auch Schmidt prognostizierte.

Zweites großes Thema war die Sharing-Mobilität. Leihrädern und E-Scootern steht Stephan Wilhelm, Verkehrsplaner und Vertreter des Netzwerks Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB), skeptisch gegenüber, da noch zu viele grundlegende Dinge nicht ausgereift seien. Schmidt befürwortet die kleinen Fahrzeuge grundsätzlich, sieht aber viel Regelungsbedarf. Alles zu limitieren, zu lizenzieren oder „Strafzahlungen draufzuhauen“, wie der Senat es wolle, hält er dagegen für den falschen Weg. Auch Friederici sieht darin übertriebene staatliche Regelungswut und eine Beschränkung der sozialen Marktwirtschaft. Er erwartet,

**«Der Senat hat  
mit dem LDS  
völlig falsch  
verhandelt.»**

*Oliver Friederici*

dass die von Grünen und Linken geplante Änderung des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG), die nicht nur die Opposition, sondern auch die SPD ablehne, vor Gericht ebenso „krachend scheitern“ werde wie der Mietendeckel. Rothe ergänzte, die Sharing-Zweiräder sollten dringend auch verpflichtend in Außenbezirke gebracht werden – was Friederici unterstützte, Schmidt jedoch für unwirtschaftlich hält.

Schließlich ging es um das Thema Taxi und Mietwagen. Laut Waldner muss die Verwaltung sich bewusst sein, ob sie eine Regulierung des Mietwagenmarktes bevorzugt oder weiterhin Wildwuchs zulassen will. Die ausufernde Zahl von Mietwagen gefährde Arbeitsplätze im Taxigewerbe. Die an deren Stelle im Mietwagengewerbe geschaffenen Arbeitsplätze seien prekär, da bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen 23 und 34 km/h in der Stadt nur ein bestimmter Umsatz in der verfügbaren Zeit zu erzielen sei. Unterbiete man die Taxi-Fahrpreise, so sei zwangsläufig „irgendjemand der Dumme“, d. h., dies geschehe auf Kosten der Arbeitnehmer und/oder des Gemeinwesens, das dafür bezahlen müsse – gemeint ist, dass Fahrer beispielsweise beim Arbeitsamt „aufstocken“ müssen und dem Staat Steuern entgegen. Daher sei eine Regulierung nötig. In Berlin werde derzeit die Bedeutung des Taxigewerbes für die Daseinsvorsorge „böse missachtet“.

### FRIEDERICI: SENAT TUT NICHTS FÜR DAS TAXIGEWERBE

Auf die Zuschauerfrage, wie die CDU einen fairen Wettbewerb garantieren wolle, antwortete Friederici ohne Zögern: „Indem wir das mehr kontrollieren, und zwar konzentriert mit Zoll, Finanzbehörden und der Polizei.“ Der Senat müsse sich mehr für die Branche engagieren, die für Preissicherheit und einen klaren Tarif stehe – „etwas ganz anderes als das, was Uber anbietet.“ Im Fall des Flughafens BER habe der Senat bei



Moderatorin Jessica Hanack von der Berliner Morgenpost und die fünf Verkehrsexperten beim Online-Gespräch

der Tarifproblematik versagt. Auch gegen Schwarzarbeit im Taxigewerbe gehe man etwa in München ungleich konsequenter vor als in Berlin.

Zum Thema Mindestpreise für Mietwagen bezeichnete Schmidt den Wettbewerb zwischen Taxi und Mietwagen als „teilweise sehr unfair“. Dennoch solle man die neue Möglichkeit des Mindestpreises nicht missbrauchen und ihn zu hoch ansetzen. Ein vorsichtig und genau kalkulierter Mindestpreis, der auf die Kosten des Autos, des Benzins und den Mindestlohn für den Fahrer abstellt, sei eine wichtige Grundlinie. Die hohe Vermittlungsprovision und der Gewinn des Mietwagenunternehmers kamen in der Rechnung allerdings nicht vor.

Beim Thema Flughafen erwähnte Moderatorin Hanack den häufigen Notstand mit langen Wartezeiten für die Passagiere und fragte Waldner nach Lösungsmöglichkeiten. Der beklagte das Fehlen eines vernünftigen Vertrages zwischen Berlin und Brandenburg, den man „vor vielen Jahren vergessen“ habe. LDS-Landrat Stephan Loge habe eine „etwas eigentümliche Vorstellung“ davon, wie viele Taxen am Flughafen künftig benötigt werden. Zudem fahre kaum ein Taxi mit BER-Ladeberechtigung

ohne Anlass nach Schönefeld, um sich dort womöglich mehrere Stunden bereitzuhalten. Zum Zeitpunkt der Diskussion war die neue 80-Prozent-Regel noch nicht bekannt (siehe S. 22).

Als Ziel müsse die Berliner Politik anstreben, dass 3.000 bis 4.000 Berliner Taxen am Hauptstadtflughafen ladeberechtigt werden. Da immer nur ein Bruchteil der berechtigten Taxen bereitstehen werde, könne der Flughafen bei weitem nicht hinreichend bedient werden.

Scharfe Kritik kam von Friederici: „Der Senat hat völlig falsch verhandelt.“ Von zehn Fluggästen am BER kämen etwa sieben aus Berlin, zwei aus Polen und einer aus Brandenburg. Wenn der LDS sich in den Verhandlungen nicht bewege, so müsse ein „Befahrverbot für die Taxis“ her, technisch sei dies umsetzbar, indem man am Terminal 1 des Flughafens eine der beiden Ladeleisten für Berliner Taxen und die andere für LDS-Taxen reserviere und keinem Taxifahrer erlaube, einen Fahrgast in das jeweils andere Bundesland zu bringen. Friederici warf Verkehrsstaatssekretär Ingmar Streese vor, überhaupt nicht die Interessen Berlins gegenüber Brandenburg zu vertreten. ■ ar