



Foto: Axel Rühle

Mit dem Feind im selben Boot?

Wie schädlich sind neue Fahrradspuren und Straßenbahnstrecken für das Taxigewerbe?

In meinem Traum letzten Monat geschahen Dinge, die ein Autofahrerherz höher schlagen lassen. In Rekordgeschwindigkeit wurden neue Schnellstraßen gebaut, sogar da, wo es schon alte Straßen gab, die aber so baufällig waren, dass die Reparatur unnötig gedauert hätte. Keine lange Planungsphase, kein Planfeststellungsverfahren, keine zeitraubende Beteiligung der Bürger und der TÖB, der Träger öffentlicher Belange. Einfach plötzlich hier eine neue Schnellstraße und da noch eine, herrlich. Die Autofahrer jubelten, denn man kam spürbar schneller vorwärts.

Seltsam war daran nichts, denn es hatte eine einfache und plausible Ursache: Wie statistisch ermittelt worden war, fuhren immer weniger Menschen Fahrrad oder Straßenbahn und immer mehr Menschen Auto, so dass einfach mehr Platz für Autoverkehr erforderlich war und man sogar einige Fahrradstraßen und -spuren entwidmen und dem MIV, dem motorisierten Individualverkehr, zurückgeben konnte. Verkehrssenator Müller und Staatssekretär Gaebler taten lediglich das Naheliegende und Notwendige, und die Mehrheit der Bürger und der Verkehrsexperten fand das vernünftig.

Nur ein harter Kern von Fahrradliebhabern beschwerte sich und wettete gegen den „fahradfeindlichen“ Senat, er sollte ihnen doch nicht ihre schönen Radwege wegnehmen. Obwohl er das nur in geringem Maße tat, hatte die PFD, die Partei Fahrradtreuer Dogmatiker, ungeahnten Zulauf und zog mit 5,01% ins Abgeordnetenhaus ein – wo sie aber nicht viel bewirken konnte, weil man zwar ein gewisses Verständnis für ihre Beweggründe hatte, ihr Anliegen von den meisten aber als unzeitgemäß und egoistisch angesehen wurde und man die Politik des Senats ganz richtig fand: dem schrumpfenden Verkehr Flächen wegnehmen und diese dem wachsenden Verkehr geben.

Ich wachte auf, und siehe da, die Realität entsprach in weiten Teilen meinem Traum: Mit dem einen Verkehrsmittel werden stetig weniger Fahrten in Berlin zurückgelegt, der Verkehr schrumpft, mit anderen Verkehrsmitteln immer mehr, ihr Verkehr wächst. Die zuständige Senatsverwaltung tut das Naheliegende, was von der Mehrheit der Bürger und der Verkehrsexperten auch für vernünftig gehalten wird: Sie entzieht den schrumpfenden Verkehrsmitteln Fläche und teilt sie den wachsenden Verkehrsmitteln zu. Auch hier gibt es eine Minderheit, die – zum Teil aus gut nachvollziehbaren Gründen – an dem schrumpfenden Verkehrsmittel festhält, gegen den vermeintlichen Untergang kämpft, ihre Interessen überbewertet und auch eine – sogar sehr starke – politische Lobby hinter sich weiß.

Es hat nur andere Vorzeichen als in meinem Traum: Immer mehr Menschen in Berlin fahren S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Taxi oder gehen zu Fuß, aber vor allem die Zahl der Radfahrer ist seit Längerem am Explodieren. Die Zahl der Fahrten in Privatautos nimmt hingegen stetig ab. Folgerichtig wandelt die Senatsverkehrsverwaltung alias SenStadtUm auf ausgewählten mehrspurigen Straßen Fahrspuren des MIV (Motorisierter Individualverkehr) zu Fahrrad- oder ÖPNV-Spuren um, wobei ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) sich in diesem Fall hauptsächlich auf Busse und Taxen beschränkt. Hauptbegünstigter aber ist der Fahrradverkehr, da er mit Abstand am schnellsten wächst. Sein Anteil am Berliner Verkehr hat sich seit der Wende mehr als verdoppelt. Natürlich hat der Ausbau von Radwegen und -spuren dies begünstigt, denn mehr Fahrradverkehr und weniger Kraftverkehr ist in Berlin politisch gewollt.

Autofahrer wehren sich, besonders Vielfahrer wie etwa Taxifahrer. Die Argumente sind uns allen geläufig und größtenteils gut nachvoll-

ziehbar: Wir bezahlen immer mehr Geld für unsere schnelle, individuelle Fortbewegung, während der Zustand der Straßen immer schlimmer wird. Uns werden immer mehr Fahrspuren weggenommen und den Radfahrern geschenkt, die sowieso meist fahren wie und wo sie wollen, und uns bremsen gefühlt immer mehr Straßenbahnen vor der Nase herum. Auf die Straßenbahn sind vor allem Taxifahrer nicht gut zu sprechen, wird sie doch oft als nervtötendes Hindernis wahrgenommen – wie etwa in der Bernauer Straße in Gesundbrunnen, wo sie nur durch waghalsige, spritverschwendende Kickdownmanöver zu überholen ist –, und nimmt sie einem doch viele zahlende Fahrgäste weg, beispielsweise bald auf dem Weg zum Hauptbahnhof, der jetzt noch mit dem Taxi so schön viel besser erreichbar ist – Entladeflächenknappheit hin oder her.



Baufällige Fahrbahn (in Rosenthal)
Immer mehr Geld für immer schlechtere Straßen
Foto: Bele Ducke

Wer ein wenig über den Tellerrand blickt, sieht, dass jeder Mensch, der mit der Straßenbahn fährt, weniger Verkehrsfläche beansprucht als einer, der im Auto sitzt, und somit die Verkehrsdichte verringert – ein Phänomen, das in der Großstadt besonders entlastend ins Gewicht fällt. Auf dem Land fahren die Menschen mehr Auto als in den Städten. Im Bundesdurchschnitt kommen auf 1000 Bewohner (vom Säugling bis zum Greis) 472 Privatautos. Rekordhalter bei den Großstädten ist Dortmund mit 410, in Frankfurt am Main sind 324 Privatautos je 1000 Bewohner zugelassen (Zahlen von 2012). Im Durchschnitt der vier deutschen Millionenstädte (Berlin, Hamburg, München und Köln) sind es 322.

Berlin ist besonders wenig motorisiert. In den letzten Jahren sank die Pkw-Dichte hier sogar auf unter 300 Privatfahrzeuge pro 1000 Einwohner. Der Tagesspiegel meldete im Juli dieses Jahres 289, während es 2009 laut SenStadtUm noch 324 waren. In den nächsten 20 Jahren wird die Bevölkerungsdichte in den Randgebieten Berlins allerdings zunehmen, und da hier die Motorisierung wesentlich höher ist als in der Innenstadt, wird auch sie laut Prognose bis 2025 wieder deutlich über 300 steigen – obwohl der Anteil der Autofahrten am Verkehr weiter sinkt. Die Bevölkerung wird durchschnittlich immer älter, und alte Leute sind weniger mobil, besonders bei der Benutzung des Pkw. Das heißt, dass es immer mehr Privatautos in den Außenbezirken geben wird, die aber immer mehr herumstehen werden.

In Berlin wird derzeit etwa ein Drittel aller Wege mit dem Privat-Pkw zurückgelegt – je nach Quelle zwischen 31% und 35%, Tendenz: langsam aber stetig fallend. Bei einer durchschnittlichen Autofahrt in Berlin sitzen rechnerisch etwa 1,3 Personen in einem Pkw. Ein Pkw benötigt etwa zehn Quadratmeter Verkehrsfläche (Zahlen, mit denen Stadtplaner rechnen). Zudem können Autos (noch) nicht Stoßstange an Stoßstange fahren, sondern verbrauchen durch den nötigen Sicherheitsabstand effektiv nochmals mehr als das Doppelte an Fläche. In jedem Straßenbahnzug in Berlin sitzen (und stehen) bei durchschnittlicher Auslastung 28 bis 44 Personen (mittags mehr, abends weniger) bei einem Flächenverbrauch von 65 bis 96 Quadratmetern (je nach Fahrzeugtyp).

Vergleicht man für die einzelnen Verkehrsmittel den Verbrauch an Verkehrsfläche je



„Pünktlichkeit“ neu definieren und Kunden abwimmeln

Die S-Bahn spült dem Taxigewerbe dankbare Kunden ins Auto. Foto: Axel Rühle

Person, so ergibt sich ein deutliches Bild: Ein Radfahrer beansprucht 1,1 m², ein Straßenbahnfahrergast 2,2 m² und ein Autoinsasse 7,1 m² Verkehrsfläche. Somit ist jeder Mensch, der Fahrrad, Bus oder Straßenbahn fährt, eine große Entlastung des Straßenverkehrs und trägt dazu bei, dass wir Autofahrer schneller vorankommen. Wenn Sie das nächste Mal von einer Straßenbahn genervt sind, dann fragen Sie sich bitte, ob es Ihnen lieber wäre, wenn anstelle des Straßenbahnzuges 28 Autos vor Ihnen herfahren, an der Ampel stehen und bei der Parkplatzsuche mit Ihnen konkurrieren würden. Je mehr Radfahrer, Busse und Straßenbahnen, umso weniger Privatautos, umso weniger Stau, umso besser für uns.

Wer noch etwas weiter blickt, sieht, dass jeder Mensch, der auf ein eigenes Auto verzichtet und stattdessen Fahrrad oder Bus und S-/U-/Straßenbahn fährt, nicht nur weniger Verkehrsfläche beansprucht und die Straßen leerer macht, sondern außerdem häufiger ein Taxi in Anspruch nimmt, da er einerseits etwas weniger mobil ist als mit einem eige-

nen Auto, jedoch ab und zu nicht auf die Bequemlichkeit einer zügigen Autofahrt von Tür zu Tür verzichten möchte, und andererseits durch die eingesparten Kfz-Steuern und Spritkosten mehr Geld für gelegentliche Fahrten mit dem Taxi übrig hat. Das ifmo, das Institut für Mobilitätsforschung, hat zudem 2011 in einer Studie ermittelt, dass jüngere Pkw-Besitzer zunehmend dazu neigen, gelegentlich im Wechsel mit dem Auto andere Verkehrsmittel zu nutzen, wenn es ihnen günstig erscheint.

Wer mit Fahrgästen ins Gespräch kommt, die ihr Auto zugunsten von Fahrrad und ÖPNV abgeschafft haben, bekommt des öfteren zu hören, dass sie die Taxifahrt genießen und sich gerne und bewusst ein paarmal im Monat ein Taxi gönnen, da es für sie unter dem Strich dennoch billiger ist als das eigene Auto, abgesehen davon, dass sie ein Gläschen mehr trinken können.

Und was kann Autobesitzer bei ihrer Entscheidung begünstigen, ihr gutes Stück zu verkaufen oder stehen zu lassen und sich mit Fahrrad, Bahn, Bus und Taxi zufriedenzugeben? Ein gutes Angebot dieser Alternativen, also

- gut ausgebaute Radwege, Radspuren oder Fahrradstraßen (sind in Arbeit),
- ein gutes S-Bahn-Angebot (haben wir trotz Chaos immerhin im Vergleich zu anderen Ballungszentren),
- vernünftige Taktzeiten bei der BVG (dito),
- eine hohe Zahl an Taxen (haben wir mehr als genug) mit leistungsfähiger Funkzentrale (haben wir in Form von Taxi Berlin) und erschwinglichem Tarif (versuchen einige Gewerbevertretungen und alle Ölkonzerne zu verhindern)
- und: weit verzweigte Straßenbahnlinien.

Die Annahme, dass neue S-, U-, Straßenbahn- und Buslinien uns Fahrgäste wegnehmen, ist ein Denkfehler. Im Gegenteil: Durch ihre Unzulänglichkeiten (starre Linienführung, geringe Durchschnittsgeschwindigkeit durch häufiges Halten, überfüllte Fahrzeuge, Unzuverlässigkeit, schlechte Taktzeiten besonders am Abend, früher Feierabend, unangenehme Mitfahrer, Ausfälle, zu wenig Personal und häufig Gleichgültigkeit gegenüber Fahrgästen) spülen sie uns einen dankbaren Rest Kunden ins Taxi. Ohne uns als Ergänzung zum Lini-

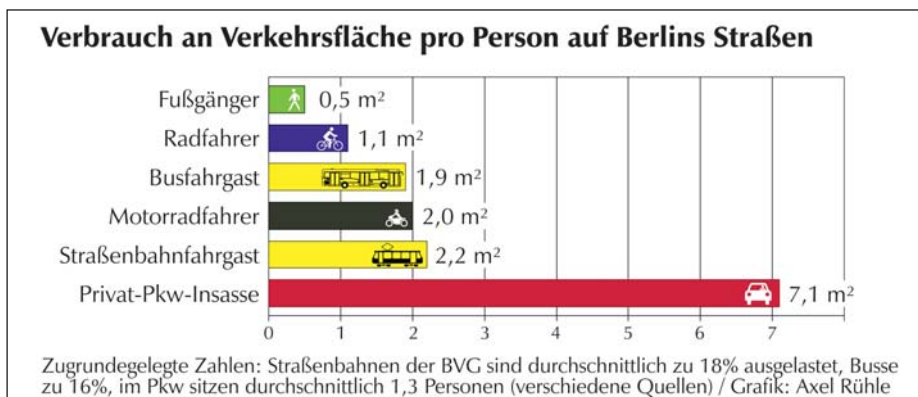


Professionelle Taxischulen benutzen professionelles Schulungsmaterial:

SPEZIALATLAS zum Taxischein für Berlin

Das Standardwerk, das von P-Schein-Anwärtern, Ausbildern und Prüfern benutzt wird

www.spezialatlas.de



enverkehr wäre für viele der Anreiz gar nicht groß genug, auf das eigene Auto zu verzichten. Wir dürfen weder so dumm sein, S-Bahn und BVG als unsere Feinde zu betrachten, noch dürfen wir so dumm sein, die Treue unserer Kundschaft durch desinteressiertes Verhalten zu verspielen und sie an die Konkurrenz zu verlieren. Denn auch, wenn wir allen Grund haben, missgünstig auf unsere Konkurrenz wie Mietwagen- und Carsharinganbieter zu blicken und keine Kunden an sie verlieren möchten, müssen wir doch zugeben: Auch sie tragen zu leereren Straßen bei und erhöhen mit ihren teils günstigen Preisen den Anreiz für Autobesitzer, ihr Privatgefährt abzuschaffen.

Ein weiterer Blick über den Tellerrand widerlegt noch ein Vorurteil: Vergleichen Sie einmal Stadtteile mit einer hohen Dichte an Linienverkehr und Stadtteile, in denen nur wenig BVG und S-Bahn unterwegs ist, und schätzen Sie aus Ihrer Erfahrung ein, in welchen Stadtteilen das Taxigeschäft besser ist. Ortsteile mit besonders viel Linienverkehr sind beispielsweise Prenzlauer Berg, Friedrichshain, Mitte, Gesundbrunnen und Schöneberg. Eine sehr geringe Liniendichte haben unter anderem Gatow, Französisch Buchholz, Konradshöhe, Oberschöneweide, Wartenberg, Müggelheim und Hakenfelde. Siedlungsentwicklung und Linienverkehr gehören ebenso zusammen wie Siedlungsdichte und Taxiverkehr. Je besser ein Stadtteil vom Linienverkehr erschlossen ist, desto mehr Leben spielt sich dort ab, und umso häufiger wird dort Taxi gefahren. Wer hat sich nicht schon in Französisch Buchholz die Reifen eckig gestanden, während es in Friedrichshain brummte? Aus Schlafstädten fährt man mit dem Taxi eher leer zurück in die Stadt. Wir werden erleben, dass in das – gegenwärtig noch eher verschlafene – Gebiet um den Hauptbahnhof mit der Straßenbahn ab Ende nächsten Jahres langsam Leben einziehen wird, und dass das Taxigeschäft sich dort langfristig verbessern wird, besonders

nachts – sofern die Kollegen mit dienstleistungsfernem Benehmen oder mit myTaxi (ein Schelm, wer hier eine große Schnittmenge sieht) bis dahin nicht die Mehrheit unserer wertvollen Kundschaft vergrault haben.

Wer bereit ist, noch etwas globaler zu denken, sieht, dass die riesigen Summen, die wir als Steuern für Fahrzeughaltung und Kraftstoff bezahlen, bei weitem nicht die Kosten decken, die wir mit dem Autoverkehr verursachen. Autofahren ist bequem, Bequemlichkeit ist Lebensqualität, und Qualität hat ihren Preis. Auch wenn wir es nicht gerne hören: Die 60 Milliarden, die das Bundesfinanzministerium jährlich in Form von Kfz- und Kraftstoffsteuern einnimmt, decken zwar zu über 200% die sogenannten internen Kosten, also für Straßenbau und -unterhalt, aber bei Weitem nicht die externen Kosten, also für die Folgen von Unfällen, Abgasen, Lärm, Boden- und Wasserverschmutzung sowie Klimaschäden und die Kosten für die Fahrzeugentsorgung. In keinem anderen europäischen Land sind die externen Kosten so hoch wie bei uns – laut einer Studie der Technischen Universität Dresden über 88 Milliarden Euro jährlich.

Den Anteil der genannten Schäden, der sich mit Geld beheben lässt, bezahlen wir Autofahrer also nur zum Teil – was etwa der ADAC gerne verschweigt. Den Rest bezahlen die nicht autofahrenden Steuerzahler, die Krankenversicherten – und unter anderem auch die Taxifahrer. Zur vollständigen Umlage der Kosten auf die Verursacher müsste Autofahren um 15 Cent pro Kilometer teurer sein.

Eines kann sich das Taxigewerbe aber zugute halten: Taxen sind die umweltfreundlicheren Autos, allen voran Eco-Taxis. Taxen sind um ein Vielfaches besser ausgelastet als Privatautos und halten länger (bezogen auf die zurückgelegte Strecke), sie verschwenden nur selten Treibstoff auf der Suche nach Parklücken, sie werden seltener kalt gestar-

tet, und sie ergänzen den Linienverkehr zu einem Mobilitätsangebot, das es den Menschen leichter macht als woanders, auf den Privat-Pkw zu verzichten. Und je weniger wir gedankenlos mit Vollgas anfahren, den Motor unnötig laufen lassen und Drei-Tonnen-Kutschen fahren, umso weniger schlimm – auch das fällt durchaus messbar ins Gewicht.



Zugeparkte Busspur während des Berufsverkehrs (in Schöneberg)

Das Problem sitzt nicht auf dem Fahrrad oder im Bus.

Foto: Axel Rühle

Fazit: Eines unserer größten Probleme sitzt weder auf dem Fahrrad noch in der Straßenbahn noch im Büro in der Senatsverkehrsverwaltung. Es sitzt im Privatauto im Stau vor uns, neben uns und hinter uns, parkt auf der Busspur, in zweiter Reihe und auf der Taxileiste am Terminal C in Tegel, ist von allen Nahverkehrsnutzern mit Abstand der Umweltschädlichste, treibt mit seiner hohen Nachfrage nach Treibstoff den Ölpreis immer höher und denkt gar nicht daran, Fahrrad, BVG oder Taxi zu fahren.

Axel Rühle