

■ Koalitionsvereinbarung

Berliner Koalitionsvereinbarung 2006 bis 2011

aus SIGNAL 06/2006 (Dezember 2006/Januar 2007), Seite 9-11 (Artikel-Nr: 10000352)
SPD und Linkspartei.PDS

Nach der Wahl zum Abgeordnetenhaus von Berlin am 17. September beschlossen SPD und Linkspartei.PDS die Bildung einer Koalition. Im Kapitel 10 »Stadtentwicklung« wurde zum Verkehr Folgendes vereinbart:

Städtische Mobilität und Verkehr

Die Sicherung von Mobilität für alle ist eine Voraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben. Der Nahverkehr ist Standortfaktor und Grundlage weiterer wirtschaftlicher Entwicklung. Im Mittelpunkt der Verkehrspolitik steht die fortgesetzte Förderung des Umweltverbundes aus öffentlichem Personennahverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Grundlage der Verkehrspolitik in der nächsten Legislaturperiode ist der Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) mit dem Maßnahmenkatalog. Dabei wird eine Verknüpfung mit dem Prozess der »Lokalen Agenda 21« angestrebt. Mit den Partnern in der Wirtschaft wird die Koalition das integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept umsetzen.

Flughafen Berlin Brandenburg International

Vorrangiges Projekt ist der Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) als Single-Airport. Die innerstädtischen Flughäfen Tempelhof und Tegel werden geschlossen. Der neue Flughafen soll von Anfang an sehr gut mit dem Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) erreichbar sein. Die Koalition setzt sich dafür ein, dass die Planfeststellungsverfahren für die Schieneninfrastruktur über die Görlitzer und Dresdner Bahn zügig weitergeführt werden mit dem Ziel, dass die Verkehrsinfrastruktur vor Inbetriebnahme des BBI fertiggestellt wird. Die Einbindung des künftigen Flughafenbahnhofs in das Regionalbahnkonzept Berlin-Brandenburg ist vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg unter Berücksichtigung entsprechender Linien über den Berliner Eisenbahnaußenring (BAR) zu prüfen.

Die Entwicklung der Region um den Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) zu einer länderübergreifenden Wachstums- und Verkehrsregion wird durch die Erarbeitung eines gemeinsamen Strukturkonzeptes zur Flughafenumfeldentwicklung in einem Dialogprozess mit den Brandenburger Gemeinden und Landkreisen erarbeitet, das als Basis der kommunalen Planungen und der Landesplanungen dient.

Öffentlicher Nahverkehr

Der öffentliche Nahverkehr ist Teil der Daseinsvorsorge. Dies schließt die Sicherung und Finanzierung wesentlicher Belange der sozialen Grundsicherung, des Umweltschutzes und der Erhöhung der Verkehrssicherheit ein. Die Steigerung der Fahrgastzahlen ist Ziel der Verkehrspolitik. Gleichwertige Mobilitätschancen, Barrierefreiheit, Sicherheit und Fahrpreisstabilität sind Grundsätze der Nahverkehrsentwicklung. Die Erkenntnisse des Gender Mainstreaming werden bei der Gestaltung des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt.

„Die Koalition ist zu zögerlich“

Reif für mehr Buslinien und Angebotsmöglichkeiten bessere Bedingungen für Bus und Bahn schaffen, soll Fahrgast-Lobbyist Tschape. Zudem müsse die Politik Verkehrsbedriebe zu kundentfreundlichen Angeboten zwingen

Das neue Verkehrsplanungsmodell, das die Einführung von neuen Linien und die Erhöhung der Taktung von S-Bahn und U-Bahn zum Ziel hat, ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Die Politik muss endlich eine Fortschreibung der BVG zum Maßstab für die Verkehrsbedriebe machen. Die Politik muss endlich den Druck und Wettbewerb mehr ausüben lassen. Die Politik muss endlich den Druck und Wettbewerb mehr ausüben lassen. Die Politik muss endlich den Druck und Wettbewerb mehr ausüben lassen.

die tageszeitung, 11. November 2006 (c taz)



Wohin fährt der S-Bahnzug? Die Berliner Regierungsparteien betonen in ihrer Koalitionsvereinbarung die Wichtigkeit der Fahrgastinformation. Zu recht - denn hier gibt es noch viel zu tun. Die oberen Fotos zeigen herkömmliche Fallblatt-Zugzielanzeiger auf dem S-Bahnhof Alexanderplatz, die unteren Fotos die neuen LCD-Anzeiger auf dem S-Bahnhof Jannowitzbrücke. Mit den neuen Anzeigern kann künftig die tatsächliche Abfahrzeit der Züge angezeigt werden (wie bereits auf dem Südring). Ansonsten bedeuten sie eine Verschlechterung der Fahrgastinformation - die Mängelliste ist lang! Weiße Schrift auf blauem Grund ist weniger gut lesbar als schwarze auf weißem Grund - die alten Preußen wussten das schon vor 150 Jahren. Außerdem können die High-Tech-Anzeiger nicht einmal die Kennfarbe der S-Bahnlinien zeigen - die Krone-Fallblattanzeiger können das wohl! Selbst was das Schriftbild angeht, können die Programmierer bei der herkömmlichen Technik (und beim Schriftsetzer oder Schildermaler) lernen:
Die Unterwegshalte sind zu klein und nicht mit einem Satzzeichen (z. B. Komma oder Streckenstrich) voneinander getrennt. Immerhin stimmt hier der Buchstabenabstand, der wiederum beim Zugziel - der Information eines Zugzielanzeigers schlechthin! - viel zu eng ist. Die Buchstaben scheinen »ineinanderzufließen«. Einen kleinen Hoffnungsschimmer gibt es: Fehlen anfangs wichtige Unterwegsbahnhöfe wie Ostbahnhof und Zoologischer Garten, hat man sie inzwischen eingefügt. (Fotos: Florian Müller)

Der zukünftige Nahverkehrsplan (NVP) legt auf der Grundlage der verabschiedeten Eckpunkte die Quantität und Qualität des ÖPNV-Angebotes fest. Im Rahmen des Nahverkehrsplans wird das Metrolinienkonzept der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) daraufhin überprüft, wie mögliche Fahrgastverluste ausgeglichen werden können. Vorrang vor Netzerweiterungen haben Maßnahmen der Grundsanierung und Qualitätsverbesserung der vorhandenen Infrastruktur. Eine hohe Bedeutung haben dabei bauliche und organisatorische Maßnahmen mit niedrigen Kosten und hohem Nutzen, z. B. Verkürzung der Umsteigewege, Verbesserung der Wegweisung und bessere Information.

Das gute Angebot im Berliner ÖPNV bleibt erhalten. Die Koalition strebt an, die Kürzungen der Zuschüsse des Bundes für den schienengebundenen Personennahverkehr SPNV (Regionalisierungsmittel) im Rahmen des Bund-Länder-Gesamtpaketes zu kompensieren. Der Aufgabenträger für den ÖPNV wird gestärkt. Diese Aufgabe übernimmt eine von den Verkehrsunternehmen unabhängige Bestellerorganisation. Durch die Sicherung von Weisungsrechten und die direkte Einflussnahme des Senats wird sie einer strikten Aufsicht durch den Aufgabenträger und das Parlament unterliegen.

Die Nahverkehrsunternehmen geben sich eine Fahrgastcharta und richten eine Schlichtungsstelle für den ÖPNV ein.

In den mit den Verkehrsunternehmen abzuschließenden Verträgen wird verankert, den ÖPNV-Tarif in einem mittelfristigen Konzept weiterzuentwickeln. Wesentliches Ziel ist die Bindung von Stamm- und die Gewinnung neuer Kunden. Fahrpreisstabilität, Übersichtlichkeit und Einfachheit des Fahrscheinsortiments sind Grundsätze der Fahrpreisentwicklung. Sondertickets für Schüler und Geschwister sind fortzuführen. Tarifierhebungen dürfen unter Berücksichtigung der Zahlungsfähigkeiten nur moderat vorgenommen werden, den Anstieg der allgemeinen Lebenshaltungskosten nicht übersteigen und zu keiner Verschlechterung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV führen.

Eine deutliche Rabattierung des Sozialtickets, der Schüler-, Geschwister-, Studenten- und Azubi-Tickets wird beibehalten. Die Gültigkeit des Sozialtickets wird auch auf Regionalbahnzüge ausgedehnt mit der Möglichkeit, Anschlussfahrtscheine zu erwerben. Es wird geprüft, ob im Rahmen der Regelungen zum Sozialticket auch die Gewährung von ermäßigten Einzelfahrtscheinen eingeführt werden kann.

Das Qualitätsmonitoring der Verkehrsverträge wird mit Malus-Regelungen versehen, unter besonderer Berücksichtigung der Kriterien für Sicherheit und Sauberkeit. Für Serviceaufgaben sollen im Rahmen des »Öffentlich geförderten Beschäftigungssektors« (ÖBS) sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse geschaffen werden.

Zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit werden folgende Maßnahmen berücksichtigt: - transparente, einfache und einheitliche Regelungen zur Einführung von Videoüberwachung, Notrufsysteme unter Beteiligung des Datenschutzbeauftragten, verbesserte Zusammenarbeit mit der Polizei, Aufnahme sicherheitsrelevanter Sachverhalte in das Kundenmonitoring.

Die Koalition wird das ÖPNV-Beschleunigungsprogramm mit dem Ziel der weiteren Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit von Straßenbahnen und Bussen fortsetzen. Die Koalition wird ein Aktionsprogramm »Seniorenrechtlicher Nahverkehr« entwickeln.

Der Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) soll in Zusammenarbeit mit den ÖPNV-Unternehmen sowie Umwelt- und Fahrgastorganisationen eine Marketingoffensive für die verstärkte Nutzung des Umweltverbundes durchführen.

Die Straßenbahnverbindung zum Hauptbahnhof wird fertig gestellt. Weitere Straßenbahnneubaumaßnahmen, die im StEP Verkehr vorgesehen sind, werden planerisch vorbereitet. Ihre Realisierung wird jedoch nicht in dieser Legislaturperiode möglich sein. Grundsätzlich sollen alle vorhandenen Straßenbahnstrecken erhalten und weiter betrieben werden. Die Koalition wird sich beim Bund für eine Streckung des Baus der U 5 bei Verzicht auf die Rückzahlungen an den Bund einsetzen. Die dadurch frei werdenden Finanzmittel aus Bundeszuweisungen für ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen werden vorrangig für die unaufschiebbare Grundsanierung der Berliner U-Bahn wie für andere wichtige Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen eingesetzt. Weitere U-Bahnhöfe werden durch Einbau von Aufzügen und Rampen barrierefrei ausgebaut.

BVG

Die Koalition garantiert den Fortbestand der BVG als vollintegriertes und vollständig im öffentlichen Eigentum stehendes Unternehmen. Die Koalition hält es für notwendig, die Eigentümerfunktion über die entsprechenden Gremien zu stärken und die Unternehmensstrategie stärker als bisher an stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitischen Zielen auszurichten. Des Weiteren sind Produktivität, Qualität und Kundenorientierung zu verbessern. Die BVG wird im direkten Auftrag des Senats unter Berücksichtigung des EU-Rechts sämtliche Nahverkehrsleistungen mit U-Bahnen, Bussen und Straßenbahnen erbringen. Dazu wird ein Verkehrsvertrag abgeschlossen, der die im Nahverkehrsplan festgelegten Verkehrsleistungen definiert und deren finanzielle Abgeltung durch das Land regelt. Das Unternehmenskonzept muss die Sicherung der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Verkehrsleistungen mit den Erfordernissen der notwendigen Konsolidierung kombinieren.

Regional- und Eisenbahnverkehr

Der VBB wird beauftragt, gemeinsam mit Berlin und Brandenburg im Rahmen eines neuen Haltestellen- und Linienkonzeptes Verkehrshalte für alle über die Bahnhöfe Charlottenburg und Karlshorst verkehrenden Regionalzüge vorzusehen. Zur besseren Verknüpfung der Ostbahn mit dem Fernverkehr wird eine Verlängerung der Ostbahn vom Bahnhof Lichtenberg zum Ostbahnhof angestrebt.

Die Koalition strebt in Zusammenarbeit mit dem VBB und Brandenburg an, die grenzüberschreitenden interregionalen Eisenbahnverbindungen zwischen Berlin und den polnischen Wojewodschaften zu verbessern. Alle Potenziale einer koordinierten Angebots- und Fahrplangestaltung, einschließlich einfacher Tarifregelungen, sollen im Rahmen des deutsch-polnischen Projektes »Oderpartnerschaft« ausgeschöpft werden.

Die Koalition setzt sich weiter für einen Halt aller auf der Stadtbahn verkehrenden Fernzüge im Bahnhof Zoo ein. Es wird geprüft, ob aus dem Bundesprogramm zur Lärmsanierung verstärkt Maßnahmen an Eisenbahnstrecken im Berliner Stadtgebiet finanziert werden können. Die Koalition wird die Modernisierung und Instandhaltung zukunftsfähiger Gleisanschlüsse der Berliner Wirtschaft unterstützen und planerisch sichern. Die Koalition wird den Westhafen zu einem trimodalen Güterverkehrszentrum entwickeln und für die Anlieferung auf der Schiene werben.

Fahrradverkehr und Fußgänger

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen ist weiter zu steigern. Hierzu werden das stadtweite Fahrradrouthenetz schrittweise weiter ausgebaut und vorhandene Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen. Auch die Förderung touristisch besonders bedeutsamer Fahrradrouten mit Hilfe von Mitteln der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA-Mittel) wird fortgesetzt. Den Bezirken werden weiterhin Mittel zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr projektgebunden zur Verfügung gestellt. Es werden verstärkt sichere und ausreichende Fahrrad-Abstellmöglichkeiten an öffentlich zugänglichen Orten und Einrichtungen - in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Trägern dieser Einrichtungen - geschaffen. Das Radfahren in öffentlichen Grünanlagen und Parks wird auf geeigneten breiten Wegen erlaubt. Eine zeitliche Ausdehnung von Busspuren auf Abschnitten, die von Radfahrerinnen und Radfahrern stark frequentiert werden, wird geprüft.

Berlin wird die Aufenthaltsqualität für die Fußgänger und deren Sicherheit kontinuierlich verbessern. Plätze und Straßen werden weiterhin fußgängerfreundlich umgestaltet. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger werden weiterhin Mittel zur Schaffung von Querungshilfen eingesetzt.

Straße

Auch im Straßenbau gilt der Grundsatz: Sanierung geht vor Neubau. Entsprechend der Investitionsstrategie des StEP Verkehr werden Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu 25 Prozent für ein Sanierungsprogramm Straße eingesetzt mit dem Ziel, den Instandhaltungsrückstand der Berliner Straßen und Brückenbauwerke abzubauen. Die Qualität des Straßennetzes wird hinsichtlich der Lärmsanierung und der baulichen Beseitigung von Unfallschwerpunkten verbessert. Die Sanierungsmittel sollen in Abhängigkeit von der Schwere der Schäden gleichermaßen Haupt- und Nebenstraßen sowie Fahrbahnen, Geh- und Radwegen zugute kommen.

Berlin wird sich dafür einsetzen, dass bei der Sanierung von Bundesautobahnen im Stadtgebiet lärmreduzierender Straßenbelag (Flüsterasphalt) aufgebracht wird. Der Stadtring A100 wird verlängert bis zur AS Treptower Park - finanziert durch den Bund.

Die Parkraumbewirtschaftung wird weiter ausgedehnt. Die Bezirke sind aufgefordert, die stufenweise Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf alle innerstädtischen Zielgebiete des Pkw-Verkehrs mit starker Parkraumnachfrage umzusetzen. Die Koalition wird sich auch dafür einsetzen, dass im Zusammenhang mit großen Bauprojekten die Gesamtkapazität privater Stellplätze nicht weiter erhöht wird.

Die Lärminderungspläne werden entsprechend der EU-Richtlinie umgesetzt. In Straßen mit überwiegender Wohnbebauung wird - unter sorgfältiger Einzelprüfung der Abschnitte und der hohen Belastung - nachts »Tempo 30« eingeführt. Die Koalition wird weitere Temporeduzierungen auf ausgewählten Abschnitten des Hauptstraßennetzes mit besonderen Verkehrssicherheits-, Lärm- und Luftschadstoffproblemen vornehmen. Voraussetzung ist eine strenge Einzelfallprüfung.

Verkehrssicherheit

Die Koalition bekennt sich zu den Zielen der Europäischen Charta zur Straßenverkehrssicherheit. Die Verkehrsunfallkommission wird gestärkt. Die Programme und Maßnahmen zur Anlage von Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnen und für weitere Fußgängerüberwege werden fortgeführt. Die stationäre und mobile Geschwindigkeitsüberwachung - besonders an Unfallschwerpunkten, vor Schulen, Kindergärten und Senioreneinrichtungen - soll weiter ausgedehnt werden. Die Koalition wird auf Landes- und Bundesebene weitere Initiativen ergreifen, damit Lkws zur Vermeidung von »Tote-Winkel-Unfällen« entsprechend ausgestattet werden. Die Koalition wird sich dafür einsetzen, dass beim Entwurf von Verkehrsanlagen in Berlin das neue Instrument »Sicherheitsaudit« für Stadtstraßen erprobt wird. Ein jährlicher Verkehrssicherheitsbericht soll die Umsetzung des Berliner Verkehrssicherheitsprogramms dokumentieren.

Initiativen auf Bundes- und EU-Ebene

Der Berliner Senat wird seine aktive Verkehrspolitik in der Verkehrsministerkonferenz, im Bundesrat und auf Europa-Ebene fortsetzen und eigene Initiativen starten. Wichtige Vorhaben sind: - Abbau aller Diskriminierungen des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene gegenüber der Straße und dem Flugverkehr. Die Koalition wird sich insbesondere für die im Weißbuch der EUKommission vorgeschlagene schrittweise Einführung kostengerechter Preise für die Infrastrukturnutzung und die Berücksichtigung externer Kosten im Straßengüterverkehr einsetzen.

Fortsetzung der Bahnreform in Richtung »diskriminierungsfreier Zugang der Schieneninfrastruktur für Privatbahnen« und »mehr Wettbewerb« zur Stärkung des Systems »Schiene«. Das Land Berlin wird sich in den Bund-Länder-Gremien für eine Variante einsetzen, die den Verbleib der Schieneninfrastruktur beim Bund vorsieht und lehnt einen Börsengang der Deutschen Bahn AG ab.

Novellierung der Straßenverkehrsordnung und anderer bundeseinheitlicher Vorschriften mit dem Ziel, die rechtlichen Voraussetzungen zur Förderung des Fahrradverkehrs und des Fußgängerverkehrs zu verbessern sowie den Schilderwald zu reduzieren;

Beschleunigter Ausbau der Schieneninfrastruktur nach Osteuropa;

Beseitigung aller bürokratischen Hemmnisse beim Betrieb eines grenzüberschreitenden Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs von und nach Polen;

Unterstützung der »Null-Promille«-Initiative Berlins in den Bund-Länder-Gremien.

Die Koalition wird sich für die weitere Finanzierung des Nahverkehrs durch Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz einsetzen. Sie wird sich im Rahmen der anstehenden Überprüfung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) für die Wiedereinführung der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel einsetzen. Eine Umstellung der Berechnungsmodelle der Mittel aus dem RegG entsprechend der Einwohnerzahlen der Bundesländer lehnt sie ab.

Die vollständige Vereinbarung finden Sie u. a. unter www.linkspartei-berlin.de und www.spd-berlin.de.

Kommentar der IGEB

Für die Fahrgäste wichtige Themen fehlen in der Koalitionsvereinbarung, zum Beispiel ein Bekenntnis zur S Bahn von Spandau nach Falkensee.

Andere Aussagen können nicht zufrieden stellen, zum Beispiel die Versicherung, das Straßenbahnnetz »grundsätzlich« erhalten zu wollen. Wer das ernsthaft will, darf sich nicht auf den Erhalt beschränken, sondern muss das Netz modernisieren und vor allem erweitern. Ohne eine Verlängerung nach Rudow ist die Straßenbahn in Johannisthal nicht zu halten.

Aber wichtige Fahrgastthemen sind in der Koalitionserklärung enthalten und müssen »nur noch« umgesetzt werden. Besonders gefreut haben wir uns natürlich über die Absicht zur Einrichtung einer ÖPNV-Schlichtungsstelle. Schließlich kam diese Anregung von der IGEB und wurde inzwischen vom Fahrgastforum beim VBB aufgegriffen. Allerdings sollte diese Stelle keinesfalls bei den Verkehrsunternehmen, sondern bei einer neutralen Institution wie der Verbraucherzentrale angesiedelt werden.

Richtig sind auch die Ziele, die Züge der Ostbahn aus Kostrzyn von Lichtenberg zum Ostbahnhof durchzubinden und alle Fernzüge, die über die Stadtbahn fahren, wieder am Bahnhof Zoo halten zu lassen.

Ein Erfolg ist das Bekenntnis zum Berliner Sozialticket und mit erweiterten Nutzungsmöglichkeiten, die nun tatsächlich bereits zum 1. April 2007 realisiert werden sollen.

Lob verdienen die Koalitionäre auch für die Klarstellung, dass der ÖNPV-Tarif so zu gestalten ist, dass Stammkunden gebunden und neue Fahrgäste gewonnen werden. Das ist eine klare Absage an die [Positionen von BVG-Vorstand Thomas Necker](#) ([»Nicht Fahrgastzahlen maximieren, sondern Betriebsergebnisse optimieren«](#), siehe [SIGNAL 5/2006](#)).

Aber attraktive Fahrpreise und Verkehrsangebote sind bei der BVG nur möglich, wenn sie von den politisch zu verantwortenden Altschulden befreit wird, die den BVG-Haushalt derzeit jährlich mit 40 Millionen Euro Zinsen belasten. Das kann durch keine Fahrpreiserhöhung und Angebotsreduzierung kompensiert werden. Wenn die Koalitionsparteien hier weitere fünf Jahre nicht handeln, gefährden sie fahrlässig die Zukunft der BVG.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000352>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten