

■ Aktuell

Bewertung der Koalitionsvereinbarung

aus SIGNAL 04/1989 (April 1989), Seite 4-6 (Artikel-Nr. 10001101)
IGEB

Anfang März 1989 schlossen die Berliner SPD und die AL ihre Verhandlungen zur Senatsbildung mit einer Koalitionsvereinbarung ab (siehe SIGNAL 3/89). Am 16. März wurde der neue Senat gewählt, und am 13. April gab der Regierende Bürgermeister Walter Momper auf der Grundlage dieser Vereinbarung seine Regierungserklärung ab. Die IGEB begrüßt ausdrücklich die Absicht der Koalitionsparteien, dem öffentlichen Nahverkehr, dem Eisenbahnverkehr sowie dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr Vorrang vor dem Auto- und Flugverkehr einzuräumen. Auch die zur Erreichung dieses Zieles vorgesehenen Maßnahmen werden von der IGEB überwiegend begrüßt. Damit sind jahrelange Forderungen der IGEB zur Grundlage für ein Regierungsprogramm geworden.



Wer laut hupt, muß auch Gas geben (Foto: Paul Glaser, aus: die Tageszeitung, 14. März 1989)

Eine stadtverträgliche Verkehrsplanung ist jedoch nur vorstellbar, wenn die Verkehrsplanung zukünftig als eine Fachplanung neben anderen innerhalb der Gesamtplanung für die Stadt eingeordnet wird. Deshalb fordert die IGEB erneut, daß die Federführung für den Stadtentwicklungsplan Verkehr an die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz übertragen wird, was bei allen anderen Stadtentwicklungsplänen bereits der Fall ist.

Zu den Einzelheiten der Koalitionsvereinbarung:

1. Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs

1.1 S-Bahn-Ausbau

Die IGEB begrüßt es sehr, daß die Koalitionsparteien den in Bürgerbegehren geforderten Strecken Priorität einräumen, und sie unterstützt die Absicht, die Mittel für den Schnellbahnbau zu erhöhen, um die Wiederinbetriebnahme der stillliegenden S-Bahn-Strecken erheblich zu beschleunigen. In der Berücksichtigung des unter Mitwirkung der IGEB erstellten BSVV-Konzeptes "S-Bahn 2000" bei den Koalitionsverhandlungen sieht die IGEB eine Akzeptanz der Fahrgastverbände.

Um den angestrebten Zeitplan realisieren zu können, hält die IGEB jedoch zusätzlich folgende, in den Vereinbarungen nicht genannte Maßnahmen für erforderlich: - Die alten S-Bahn-Züge müssen im Einsatz bleiben und mindestens eine weitere Hauptuntersuchung (HU) erhalten. Diese kann ebenso wie später die HU der neuen Züge bei der Berliner Industrie stattfinden. Dadurch werden über 100 Mio DM an GVFG-Mitteln, die für die Hauptwerkstatt Oderstraße benötigt würden, eingespart. Die vorhandene Zugsicherungstechnik auf den befahrenen Strecken muß endlich instandgehalten und ggf. ausgebaut werden. Auch bei den bevorstehenden Strecken-Wiederinbetriebnahmen ist die bewährte Zugsicherungstechnik vorzusehen. Das Warten auf die noch nicht erprobte neue Technik (EVS 800) würde zu unabsehbaren Verzögerungen und erheblichen Verteuerungen führen, wodurch der in Aussicht genommene Zeitplan auf keinen Fall eingehalten werden kann.

Die IGEB begrüßt den Verzicht auf die Verschwenkung der S-Bahn-Linie 2 zur Wanneseebain in Schöneberg, und sie befürwortet die geplante schnelle Realisierung des S-Bahnhofs Dudenstraße auf der S2. Die IGEB kritisiert jedoch, daß bei der Wiederinbetriebnahme der S-Bahn-Strecke nach Spandau (S5) nur Rathaus Spandau, nicht aber Staaken als Zielbahnhof genannt wird.

1.2 U-Bahn-Ausbau

Kaum ein Fortschritt gegenüber der bisherigen Senatspolitik sind die Koalitionsvereinbarungen zum U-Bahn-Bau: - Die IGEB begrüßt die Begrenzung der Mittel für den U-Bahn-Bau auf 60 Mio. DM pro Jahr. Unverständlich ist jedoch, das in den Koalitionsvereinbarungen schon zwei Sätze weiter diese Begrenzung wieder aufgehoben wird, um ab 1993/94 den U-Bahn-Bau nach Lankwitz zu beschleunigen. Das widerspricht grundlegend dem zuvor formulierten Ziel der «kontinuierlichen Inanspruchnahme" der U-Bahn-Baukapazitäten.

Die IGEB kritisiert ferner, daß der U-Bahn-Bau nicht nur aus verkehrlichen, sondern ausdrücklich aus wirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Gründen fortgesetzt werden soll. Zwar sichert der U-Bahn-Bau einige hochqualifizierte, aber insgesamt doch nur wenige Arbeitsplätze. Außerdem müßte das konsequenterweise bedeuten, den inzwischen extrem teuren Tunnelbau in Berlin (West) unbegrenzt fortzusetzen. Dies wäre jedoch eine unverantwortliche Geldverschwendung, da nur noch wenige U-Bahn-Verlängerungen verkehrlich vertretbar sind.

1.3 Bus

Die Attraktivierung des Busverkehrs wird von der IGEB begrüßt. Die dafür in den Koalitionsvereinbarungen genannten Maßnahmen müssen jedoch ergänzt werden um die Einführung eines rechnergestützten Betriebsleitsystemes. Die geplanten Busspuren sind optisch und baulich von den übrigen Fahrspuren deutlich zu trennen, um den in Berlin üblichen Mißbrauch einzuschränken.

1.4 M-Bahn

Die von der IGEB geforderte Einstellung der öffentlichen Fördern der M-Bahn wird begrüßt. Dies muß konsequenterweise auch für die indirekte Förderung durch BVG-Personal, durch BVG-Gelder sowie durch die Belastung des BVG-Haushaltes mit den Abschreibungskosten gelten.

1.5 Fahrplan und Tarif

Die Verdichtung der Takte von Bahnen und Bussen auf ein attraktives Mindestangebot wird von der IGEB unterstützt. Solche Verbesserungen sind nicht nur wünschenswert, sondern als begleitende Maßnahmen zu der ebenfalls zu begrüßenden Einführung einer "BVG-Umweltkarte" auch erforderlich. Denn von der - notwendigen - Einführung attraktiver Tarife allein erwartet die IGEB noch nicht den "Durchbruch" für die Akzeptanz der BVG.

1.6 Straßenbau und Stellplätze

Eine Förderung des öffentlichen Nahverkehrs sowie von Fußgängern und Fahrradfahrern ist nicht ohne Einschränkungen des Autoverkehrs möglich. Die IGEB begrüßt deshalb sehr den Verzicht auf neue Straßen- und Autobahnbauten und die Einrichtung von Tempo-30-Zonen. Darüber hinaus müssen Straßen- und Stellplatzflächen für die umweltfreundlichen Verkehrsteilnehmer, aber auch für den Wohnungsbau, zurückgewonnen werden. Bei der geplanten Änderung der Bauordnung sind unbedingt die Anforderungen an die Zahl der erforderlichen Stellplätze zu reduzieren und (wie in einigen Städten der Schweiz) in der Nähe von S- und U-Bf. ganz aufzugeben.

1.7 Smog

Die IGEB fordert im Rahmen der geplanten Verschärfung der Smog-Verordnung, die BVG-Mitarbeiter aus dem Kreis derer, die bei Smog-Alarm eine Ausnahmegenehmigung erhalten, herauszunehmen.

2. Maßnahmen zur Förderung des Eisenbahnverkehrs

2.1 Elektrifizierung der Südstrecken

Zur Elektrifizierung "der Südstrecke" fordert die IGEB nachdrücklich, beide bestehenden Südstrecken zu elektrifizieren. Mit Fahrdrähten ausgerüstet werden müssen die Streckenabschnitte Camburg (Saale) - Probstzella, Reichenbach (Vogtland) - Regensburg sowie Berlin - Meinsdorf. Dabei gebietet der Strecke über Hof - Regensburg der Vorrang, da diese nicht in Konkurrenz zur Neubaustrecke Hannover - Würzburg der Bundesbahn tritt und tendenziell wieder Bestandteil der über Berlin führenden Nord-Süd-Achse Skandinavien - Bayern werden muß.

2.2 Neu- und Ausbaustrecken

Sehr mit Genugtuung hat die IGEB zur Kenntnis genommen, daß die Koalition die IGEB-Forderung nach Ausbau der Strecke Stendal - Uelzen in die Eisenbahnverhandlungen einfließen lassen will. Ein klares Votum für die Beibehaltung des Fernbahnhaltes in Spandau vermißt die IGEB jedoch.

2.3 Güterverkehr

Der Eisenbahn-Güterverkehr wird nach Meinung der IGEB in den Koalitionsvereinbarungen etwas halbherzig abgehandelt. Der hastige Bau von Güterverkehrszentren und Ortsgüterbahnhöfen kann den Eisenbahn-Güterverkehr sicher nicht nachhaltig verbessern. Hierzu wird sich die IGEB noch näher äußern, da ein Konzept in Erstellung ist, das in Kürze vorgestellt wird.

2.4 Eisenbahnflächen

Vor der Inanspruchnahme ehemaliger und heutiger Eisenbahnflächen ist ein Gesamtkonzept für den Bahnverkehr zu erstellen. Nach Vorliegen dieses Konzeptes ist der Flächennutzungsplan entsprechend zu ändern.

2.5 Abfallwirtschaft

Betreffend den Bereich Abfallwirtschaft fordert die IGEB, die Mülltransporte aus Ruhleben und Britz in die DDR künftig mit der Bahn durchzuführen statt alle fünf Minuten oder öfter einen LKW fahren zu lassen.

*

Am 14. März, zwei Tage vor seiner Wahl zum Regierenden Bürgermeister von Berlin, sprach "die Tageszeitung» (taz) mit Walter Momper (SPD):

taz: Kann denn der IG Metall-Chef eine Philosophie in der Verkehrspolitik betreiben, die dem Fußgänger den Vorrang einräumen soll? Ist das überhaupt möglich?

Momper: Warum denn nicht? Wieso kommen Sie darauf?

taz: Weil der IG Metall-Chef mit Sicherheit dem Autoverkehr, dem ADAC mehr verpflichtet ist, als den Fußgängern.

Momper: Wieso denn. Er ist als Senator Politiker wie jeder andere auch. So ein Vorurteil ist mir schlicht unbegreiflich. Erstmal ist ein sozialdemokratischer Senator, wie jeder AL-Senator auch, dem Koalitionspapier verpflichtet. Im übrigen kann ich nur sagen: Von der Notwendigkeit der Veränderung der Verkehrspolitik wird weder Herr Köppl noch ich den 40jährigen Facharbeiter, der sein Auto über alles liebt, überzeugen, sondern, wenn überhaupt, dann schafft das jemand wie Horst Wagner. Kein Ideologe der autofreien Stadt eben.

taz: Die politische Kultur der zahlreichen Verkehrsinitiativen hier - von denen so ein Verkehrsressort abhängt - hat doch wenig mit der Gewerkschaftskultur zu tun. Ich habe eher den Eindruck daß das eine taktische Ressort-Besetzung ist, um die SPD-Rechte einzubinden?

Momper: Das versteh ich erst mal nicht. Ich will eins noch mal ganz deutlich machen: Wenn Sie sagen, es kann ja nicht gegen die Verkehrsinitiativen regiert werden, ist das richtig?. Soll es ja auch nicht. Natürlich muß man die Kreativität vielfältiger Initiativen einbeziehen. Wir waren vor 10 Jahren auch noch für die Westtangente gewesen. Aber die SPD hat daraus gelernt. Das ist ja gerade das Kreative, was wir auch einfangen wollen. Aber: Es kann auch nicht gegen die Gewerkschaften regiert werden. Ob Kernkraft oder sonst etwas, hier in diesem Lande wird ein politisches Reformbündnis nur laufen mit den Gewerkschaften oder gar nicht. Das ist der gemeinsame Lernprozeß, der von Gewerkschaften, Gesellschaft und SPD durchgemacht werden muß. Bei der AL sieht das etwas anders aus.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001101>.

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