SIGNALARCHIV.DE

Nahverkehr

Verkehrswegebau auf Abwegen

aus SIGNAL 09/1990 (Dezember 1990), Seite 7-8 (Artikel-Nr: 10001297)

IGEB

Am 9. November 1989 waren die Grenzen geöffnet worden, am 1. Juli 1990 wurden sie mit der Währungsunion praktisch abgeschafft. In der dazwischen liegenden Zeit Wurden in Berlin über 7 Mio DM für Bauarbeiten zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs ausgegeben. Der Betrag setzt sich zusammen aus 235.000 DM aus dem Straßenbauhaushalt des Bundesverkehrsministers, 4,25 Mio DM aus den Tiefbauhaushalten von Bausenator Nagel und den Bezirken und 2,28 Mio DM aus der Transitpauschale, die die DDR jährlich von der Bundesregierung erhalten hatte. 543.000 DM, vom Senat bereitgestellt aus den Strukturhilfemitteln, wurden für erste Arbeiten zur Herrichtung von grenzüberschreitenden S-Bahn-Strecken ausgegeben.

Wenn man diese Zahlen sieht, könnte man wieder einmal Zweifel an der Ernsthaftigkeit der Senatspolitik vom «Vorrang für den öffentlichen Nahverkehr" bekommen. Zum Glück hat der Senat diese Gefahr einer fundamentalen Fehleinschätzung rechtzeitig selbst erkannt und dem Abgeordneten Michael Cramer (AL) auf dessen Anfrage mitgeteilt: «Aus den geringeren Ausgaben für S-Bahn-Strecken kann jedoch keinesfalls die Schlußfolgerung gezogen werden, daß der Senat der Wiederherstellung der S-Bahn-Verbindungen geringere Priorität einräumt. Die S-Bahn-Strecken bedingen vor einem Baubeginn einen erheblich längeren Planungsvorlauf als die Straßenverbindungen." (Pressedienst Berlin vom 10.10.1990). Hat sich der Senat hier eigentlich überlegt, was er schreibt? Wieso war es denn Bundesbahn und Reichsbahn möglich, die stillgelegte Strecke Eichenberg - Arenshausen schon ein halbes Jahr nach Grenzöffnung wieder in Betrieb zu nehmen? (s. SIGNAL 5/90) Und auch die Schnelligkeit, mit der die Reichsbahn den S-Bahnhof Friedrichstraße umgebaut und das Gleis Griebnitzsee - Babelsberg gelegt hat, entlarven die Senatsbegründung als sachlich falsch.

Folglich kann die Diskrepanz zwischen den Straßenbau- und Bahnbauleistungen nach der Grenzöffnung nur dadurch erklärt werden, daß die Straßenbauer in der Verwaltung von Senator Nagel sehr viel erfahrener und qualifizierter als die Bahnbauer sind oder die Bahnbauer durch eine falsche Politik nicht so dürfen wie sie könnten. Beides spricht nicht für den zuständigen Senator. Denn wenn ein politischer Wille da ist, dann geht es auch schneller. Das zeigt das Vorziehen der Eröffnung des S-Bahnhofes Schichauweg vor den kommenden Wahltermin am 2. Dezember. Und das hat der CDU/F.D.P.-Senat 1984/85 bewiesen, als die Wannseebahn ohne langen Planungsvorlauf und trotz eines sehr strengen Winters pünktlich zum 1. Februar 1985 - und damit rechtzeitig vor den damaligen Wahlen - wieder in Betrieb genommen wurde.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001297.

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