

■ Aktuell

Berliner Verkehrswerkstatt

aus SIGNAL 09/1991 (Dezember 1991), Seite 4 (Artikel-Nr: 10001431)
IGEB

Berlins Verkehrssenator Haase kann sich über einen Mangel an schlechter Presse nicht beklagen. Er ist ohne Zweifel das schwächste Element in dem von CDU und SPD zusammengestellten Senatsteam. Um sein Image ein wenig aufzubessern, hat sich Herr Haase entschlossen, nach dem Vorbild seines Kollegen, des Stadtentwicklungssenators Hassemer, ein öffentliches Forum zu schaffen, das die aktuellen Berliner Planungsfragen diskutiert. Genannt wurde das Gegenstück zum Stadtforum Berliner Verkehrswerkstatt.

«Die guten Erfahrungen mit dem Stadtforum meines Kollegen Dr. Hassemer bestärken mich in meinem Vorhaben, für die Verkehrsentwicklung Berlins eine solche öffentliche Diskussionsebene zu schaffen», schrieb Senator Herwig Haase in die Einladung zur ersten Verkehrswerkstatt, die am 9. November im U-Bf. Schlesisches Tor stattfand. In seiner Eröffnungsrede nannte er dann noch einen zweiten Grund: Das Stadtforum habe die Verkehrsthemen nicht ausreichend behandelt. Und damit war man bei der klassischen Streitfrage zwischen Stadt- und Verkehrsplanung. Die Verkehrsplanung sieht sich als Planung neben der Stadtplanung. Die Stadtplanung sieht die Verkehrsplanung dagegen als Teil der Stadtplanung.

Deshalb meldete Michael Stoll von der Stadtentwicklungverwaltung bei der 1. Verkehrswerkstatt sogleich auch Bedenken an: Die Verkehrswerkstatt beinhalte die Gefahr einer rein sektoralen Betrachtung, es werde die Optimierung des Verkehrs geplant, ohne "das Ganze" zu betrachten. Anders als Senator Haase hatte Staatssekretär Ingo Schmitt in seiner Einleitung versucht, auf solche Sorgen einzugehen: Die Verkehrswerkstatt nehme die im Stadtforum diskutierten Themen auf und vertiefe sie. Die Offenlegung von Problemen, der Dialog und die Entscheidungsvorbereitung seien das Ziel.

Dieser Anspruch verdient zunächst einmal ausdrückliches Lob. Denn Verkehrsplanung fand in Berlin (West wie Ost) traditionell wie eine Militärplanung statt: streng geheim und über die Köpfe von Bürgern und anderen Verwaltungen hinweg.

Ob der Anspruch der Verkehrswerkstatt aber auch eingelöst wird, muß sich erst noch zeigen. Die jüngsten Vorkommnisse um die geheime Anmeldung der Westtangente-Verlängerung zum Bundesverkehrswegeplan lassen Zweifel aufkommen.

Westtangente ist auch das Stichwort zum Teilnehmerkreis. Neben der ganzen Riege der etablierten und verkehrspolitisch meist sehr konservativen Interessenvertreter aus dem Bereich Verwaltung, Industrie und Verbände gehören erfreulicherweise auch Fahrgastverbände wie IGEB und PRO BAHN, ferner ADFC, BUND und VCD zum festen Teilnehmerkreis der Verkehrswerkstatt.

Doch ausgerechnet eine von Berlins ältesten und wichtigsten Verkehrsinitiativen, die Bürgerinitiative Westtangente (BIW) wurde «vergessen». Hier ist nachzubessern.



Bremer Straßenbahnzug zu Gast in Berlin. Der moderne Straßenbahnzug erregte erhebliches Aufsehen. Auch in der 1. Berliner Verkehrswerkstatt am 9. November stand die Tram im Mittelpunkt. (Foto: M. Horth)

Die 1. Verkehrswerkstatt mit dem Thema «Wieviel Bahn braucht Berlin" stand ganz im Zeichen der Straßenbahn. Diese Schwerpunktsetzung hatte nach langer Vernachlässigung dieses zukunftssträchtigen Verkehrsmittels ihre Berechtigung. Ob aber Senator Haase aus allem, was er dort Positives über die Tram gehört hat, nun auch die Konsequenzen zieht, muß noch abgewartet werden. Davon aber wird es - unter anderem - abhängen, ob die Berliner Verkehrswerkstatt ein Erfolg wird.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001431>.

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