

■ Aktuell

Diepgen gesteht: Verkehrssenator erfolglos

aus SIGNAL 02/1992 (März 1992), Seite 4 (Artikel-Nr: 10001469)
IGEB

Nach einem Jahr großer Koalition und anderthalb Jahren Einheit ist es an der Zeit, eine Zwischenbilanz zu ziehen, stellte der Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen (CDU) auf der Jahrespressekonferenz am 21. Januar fest und resümierte: Die Politik hat im vergangenen Jahr wesentliche Aufgaben erledigt und Weichen für die Zukunft gestellt. Anschließend zählte Diepgen die einzelnen Erfolge auf, eine Liste, die sich im Landespressedienst über volle zwei Seiten erstreckt. Doch darunter ist nicht ein einziger ist aus dem Bereich Verkehr. Wenn es also noch eines Beweises bedurft hätte, daß Verkehrssenator Herwig Haase (CDU) versagt hat, dann wurde er mit der Jahresbilanz des Regierenden Bürgermeisters erbracht.

Wie schwerwiegend dieses Versagen des Verkehrssenators ist, wird deutlich, wenn man sich noch einmal an den Wahlkampf Ende 1990 erinnert. Die Verkehrspolitik war ein herausragender Schwerpunkt in der CDU-Wahlkampagne. Das ist verständlich, denn der Verkehr ist spätestens seit dem November 1989 ein Thema, das die Berliner wie kaum ein anderes interessiert und belastet. Die Umfragen der letzten beiden Jahre zeigen, daß vor allem der innerstädtische Verkehr als ein Hauptproblem angesehen wird. Weitere Indizien sind die vielen Zeitungsartikel und Leserbriefe sowie die überdurchschnittlich vielen Anfragen im Berliner Abgeordnetenhaus zum Thema Verkehr.

Angesichts dieser Situation muß man sich fragen, wie lange sich die CDU noch auf diesem wichtigen Feld eine solch gravierende Fehlbesetzung im Senat erlauben will.

Nahezu jede Äußerung des Verkehrssenators ist geeignet, die Defizite in der Berliner Verkehrspolitik zu verdeutlichen, so auch seine Ausführungen Ende Januar vor dem Hauptausschuß des Berliner Abgeordnetenhauses, nachzulesen im Landespressedienst vom 30.1.: "Für die Kunden der öffentlichen Verkehrsmittel in der Region Berlin kündigte Verkehrssenator Haase folgende Verbesserungen im Jahr 1992 an", heißt es dort. Und dann folgen bei der S-Bahn z.B. lediglich die Wiederinbetriebnahmetermine, die auf Initiativen und Entscheidungen zu Zeiten des rot-grünen Senats zurückzuführen sind.

Noch peinlicher wird es bei der Straßenbahn. Da Senator Haase trotz wiederholter Versprechungen bis heute kein zusammenhängendes und von den Bonner Geldgebern akzeptiertes Tramkonzept vorgelegt hat, kann er für 1992 nur die Instandsetzung vorhandener Strecken ankündigen. Diese Selbstverständlichkeit, die eigentlich keiner Erwähnung wert ist und darüber hinaus von der BVG geplant und realisiert wird, diese Selbstverständlichkeit wird, damit Herr Haase auch zur Straßenbahn Verbesserungen ankündigen kann, langatmig ausgeführt: "Die Rekonstruktion der Gleisanlagen wichtiger Straßenbahnstrecken wird 1992 fortgeführt, so daß sowohl für Fahrgäste als auch für Anwohner dieser Abschnitte Komfortverbesserungen sowie eine Minderung von Fahrgeräuschen erreicht werden. So werden z.B. in der Marzahner Allee der Kosmonauten 3 km und in der Lichtenberger Herzbergstraße 1 km Doppelgleis erneuert." (LPD, 30.1.92) Welche Leistung!

Angesichts eines solch schwachen Verkehrssenators gibt es natürlich für die anderen Senatoren viele Gelegenheiten, sich zu profilieren. Vor allem Bausenator Wolfgang Nagel (SPD) hat dies mehrfach getan. Aber auch der von der CDU eingesetzte Innensenator Dieter Heckelmann schaltete sich kürzlich mit einem bemerkenswerten Beitrag in die verkehrspolitische Diskussion der Stadt ein, der es wert ist, nachstehend dokumentiert zu werden. Könnten Sie sich solche Töne von Verkehrssenator Haase vorstellen?

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001469>.

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