

■ Aktuell

Städtische Mobilität und Verkehr

aus SIGNAL 10/1999 (Dezember 1999 / Januar 2000), Seite 4-6 (Artikel-Nr: 10001841)
Auszug aus der Koalitionsvereinbarung zwischen CDU und SPD

Eine der größten Herausforderungen für das neue Berlin ist die intelligente Organisation einer Stadt- und umweltverträglichen Mobilität. Diese muß sich an dem Leitbild einer lebenswerten Stadt mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität orientieren. Mobilität ist auch unabdingbare Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung und Ausdruck persönlicher Freiheit.

Übergeordnete Ziele der Verkehrspolitik sind:

- die Wettbewerbsfähigkeit der Stadt Berlin im Konzert der Metropolen zu erhöhen, die für eine positive wirtschaftliche Entwicklung der Stadt unabdingbare moderne Infrastruktur bereitzustellen,
- die Fernerreichbarkeit der Stadt mit allen Verkehrsarten zu fördern, den geographischen Vorteil der Stadt in der Mitte Europas auch in den Verkehrsverbindungen nutzbar zu machen,
- den Anteil der besonders umweltverträglichen Verkehrsarten - Fußgänger-, Radfahrer- und Öffentlicher Personennahverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen, Lärm- und Abgasbelastungen zu reduzieren.

Gemeinsames Ziel der Berliner Verkehrsplanung bleibt weiterhin, einen »modal split" für den Personenverkehr von 80:20 (ÖPNV zu motorisiertem Individualverkehr) im Bereich des »kleinen Hundekopfs" und von 60:40 im Bereich des S-Bahn-Ringes mittelfristig zu erreichen. Kurzfristig wird ein Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) vorgelegt, der diesen Zielen Rechnung trägt und die Ergebnisse der Workshops zum StEP Verkehr berücksichtigt.

Öffentlicher Personennahverkehr

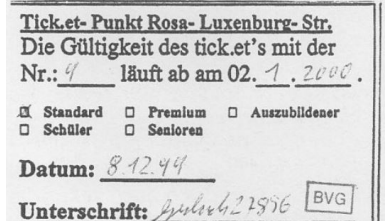
In einem städtischen Ballungsraum wie Berlin muss der ÖPNV das Rückgrat des Verkehrsnetzes bilden. Der noch geringe Motorisierungsgrad in Berlin ist als Chance zu nutzen. Folgende Einzelmaßnahmen sind nötig, um dieses Ziel zu erreichen:

Im Rahmen einer ÖPNV-Offensive wird ein Berlin-Takt eingeführt, der durch Anschlusssicherung, Beschleunigung, optimierte Vertaktung, optimierte Erschließung einzelner Stadtteile (z.B. durch Kiezbusse) und Verkürzung von Umsteigewegen den ÖPNV attraktiver macht.

Das Tarifsystme des ÖPNV soll mit dem Ziel der Gewinnung neuer Kunden vereinfacht und überarbeitet werden. Zielgruppenorientierte Tarifangebote müssen vor allem die Zahl der Stammkunden erhöhen. Sie müssen sozial Schwächere genauso erreichen wie Schülerinnen und Schüler, Studierende oder Familien mit Kindern. Eine günstige Umweltkarte, ein Semesterticket, Kombitickets, Mehrfahrtenkarten, Job- und Sozialtickets sind hierfür geeignete Instrumente. Für das Semesterticket wird ein Einführungspreis in der Größenordnung von 215 DM pro Semester für das Verbundgebiet angestrebt, dabei darf es für die Verkehrsunternehmen nicht zu dauerhaften Einnahmeausfällen und für die öffentliche Hand zu keinen zusätzlichen



Bekommen die Infosäulen auf den U-Bahnhöfen bald Konkurrenz durch BVG-Mitarbeiter? Die Koalitionsvereinbarung sieht die Abschaffung der personalfreien Bahnhöfe vor. Wer das allerdings bezahlen und in welchen Zeitraum dies umgesetzt werden soll, steht dort nicht. (Foto: Marc Heller, August 1999)



Der Start in das elektronische Zeitalter beginnt in Berlin erst einmal sehr hausbacken. Um die Gültigkeit von Monatskarten in den Regionalzügen nachzuweisen, bekommt jeder Ticket-Teilnehmer einen solchen Zettel zur Legitimation.



Die S-Bahn-Verlängerung nach Teltow Stadt ist laut Koalitionsvereinbarung termingerecht fertigzustellen. Hoffentlich bleiben das nicht nur schöne Worte! (Foto: Frank Böhnke, Oktober 1999)

finanziellen Belastungen kommen. Für das Arbeitslosenticket ist ein Preis von 40 DM anzustreben. Modelle zur finanziellen Beteiligung der Arbeitsämter sind mit einzubeziehen. Darüber hinaus sollen Erwerbslose Einzelfahrscheine zum Ermäßigungstarif nutzen können.

Ein vom Abgeordnetenhaus zu beschließender Nahverkehrsplan muss die Definition von Qualitätskriterien für ÖPNV-Leistungen und deren Überprüfung und Sicherstellung beinhalten. Im Zusammenhang mit dem elektronischen Ticket ist im Schnellbahnnetz ein geschlossenes System mit Zugangssperren einzurichten.

Zur Verbesserung von Sicherheit und Service soll auf allen Schnellbahnhöfen wieder Personal der Verkehrsbetreiber als Ansprechpartner zur Verfügung stehen. Die beschlossenen Beschleunigungsmaßnahmen bei Bussen und Straßenbahnen müssen termingerecht umgesetzt werden, auch um die Erfüllung der Aufgaben von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten zu gewährleisten.

Für das Park+Ride-Programm wird eine klare Verantwortlichkeit in der Verwaltung und ein eigener Haushaltstitel geschaffen, der aus Umschichtungen im Einzelplan gespeist wird. Vorhandene Anlagen sind effizienter zu nutzen und durch ein Leitsystem zu vernetzen.

Es liegt im Interesse Berlins, dass die BVG zu einem starken und wettbewerbsfähigen Unternehmen wird und in der Konkurrenz mit anderen Unternehmen bestehen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Umsetzung der im Unternehmensvertrag mit der BVG vereinbarten Verbesserungen, die für den Erfolg des Konzeptes BUS 2000 unverzichtbar sind einer regelmäßigen Überprüfung unterzogen werden. Das Land Berlin muss seine Aufgabe als Eigentümer der BVG verantwortlich wahrnehmen.

Es bleibt bei der Verabredung am Runden Tisch, ein Nahverkehrsangebot in Berlin gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG zu schaffen. Dabei stehen die Verbesserung des Angebotes und die Sicherung der Arbeitsplätze in der Stadt im Vordergrund. Die Gespräche mit der BVG, den Arbeitnehmervertretungen und der Deutschen Bahn AG sollen fortgesetzt werden.

Für den Ausbau des ÖPNV-Netzes bestehen folgende Prioritäten:

S-Bahn und Regionalbahnen

Vorrang hat die zügige Fertigstellung des S-Bahnringes. Mit der Inbetriebnahme des Lehrter Fernbahnhofes soll auch die S 21 (Nord) vom Nordring bis zum Lehrter Bahnhof in Betrieb gehen. Die S 21 (Süd) bleibt planerisch gesichert. Die S-Bahn-Verlängerung nach Teltow Stadt ist termingerecht fertigzustellen.

Für das Regionalbahnnetz ist ein Anschluß der Großsiedlung »Falkenhagener Feld" und »Märkisches Viertel" über bestehende Bahntrassen anzustreben. Die verbleibenden Lückenschlüsse sind zügig zu realisieren. Bei der Anbindung des neuen Flughafens BBI hat ein leistungsfähiger Flughafenexpress Priorität.

U-Bahn

Die City-U-Bahnlinie 5 vom Alexanderplatz bis zum Lehrter Bahnhof wird bis zum Jahr 2006 fertiggestellt. Teilbetriebnahmen sind zu prüfen. Die Verringerung des finanziellen Aufwands ist anzustreben. Vorhaltebauten sind unter Verzicht auf den U 3-Bf am Roten Rathaus auf das unbedingt notwendige Maß zu reduzieren.

Die Flughafen-U-Bahn 7, Rudow - BBI, wird in dieser Legislaturperiode planerisch und in Verhandlungen mit dem Land Brandenburg und dem Bund so weit vorbereitet, dass nach Fertigstellung der U 5 in Abhängigkeit von den finanziellen Voraussetzungen mit dem Bau begonnen werden kann.

Straßenbahn

Die begonnenen Ausbaumaßnahmen werden fortgesetzt: - Buchholz Kirche - Buchholz West (Fertigstellung bis Ende 2000),
S Adlershof - Wissenschaftsstadt (Anfang 2001),
Müggelheimer Straße (Mitte 2000)
Revaler Straße - U Warschauer Straße (Mitte 2000).

Weitere im Bauprogramm 96/99 festgelegte Maßnahmen werden begonnen und fertiggestellt: - Prenzlauer Tor - Alexanderplatz (Mitte 2001),
Invalidenstraße - Lehrter Bahnhof (Mitte 2003),
Eberswalder Straße - U Bernauer Straße - innerhalb der historischen Baufluchtlinien - (Mitte 2002).

Folgende neue Maßnahmen werden begonnen:

- Landsberger Allee/Friedenstraße - Ostbahnhof,
Wissenschaftsstadt Adlershof - Sterndamm.

Bei folgenden Maßnahmen werden die planerischen Voruntersuchungen durchgeführt und - soweit sich die Machbarkeit ergibt - das Planfeststellungsverfahren eingeleitet:

- U Bernauer Straße - ggf. Brunnenstraße/Invalidenstraße oder Nordbahnhof,
Lehrter Bahnhof - U Turmstraße - Wiebestraße.

Die Planungsalternative S Mahlsdorf - Riesaer Straße wird aufgegeben.

Straßenverkehr

Berlin braucht ein leistungsfähiges Straßennetz auf der Grundlage des Flächennutzungsplans von 1994. Priorität im Straßennetz hat der Erhalt von Substanz. Dafür sind ausreichend Finanzmittel vorzusehen. Ergänzungen des bestehenden Netzes sollen durch Bündelung des Verkehrs auf leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen Wohngebiete beruhigen. Die Förderung von Car-Sharing und Car-Pooling soll das Straßennetz entlasten helfen. Das Verkehrssicherheitsprogramm

von 1994 wird mit dem Ziel einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsunfallzahlen realisiert. Es wird eine Bündelung der Zuständigkeiten für die Verkehrssicherheit verwirklicht. Eine leistungsfähige Verkehrsmanagementzentrale wird zügig verwirklicht. Der Straßenverkehr soll durch Abbau des Schilderwaldes und andere geeignete Maßnahmen dereguliert werden.

Folgende Ergänzungen des Straßennetzes sollen verwirklicht werden:

- Die Flughafenautobahn A113 von Neukölln nach Schönefeld soll spätestens mit Inbetriebnahme des BBI zur Verfügung stehen. Teilbetriebnahmen sind zu prüfen. Die B 179 in Neukölln und die B 96a in Treptow sind in diesem Zusammenhang durch verkehrslenkende Maßnahmen wirkungsvoll vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Für die Verlängerung des Stadtrings A 100 in Richtung Frankfurter Allee wird eine Privatfinanzierung angestrebt, weil eine Finanzierung aus dem Bundesverkehrswegeplan in absehbarer Zeit nicht realisierbar erscheint. Die Tangentiale Verbindung Ost (TVO) soll insbesondere zur Entlastung des Ortskerns Köpenick zügig in Einzelschritten verwirklicht werden. Die Altstadtumfahrung Köpenick soll bis 2002 fertiggestellt sein. Der Ausbau des Inneren Rings hat weiterhin Priorität, um die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Im Abschnitt zwischen Nordbahnhof und Sandkrugbrücke ist eine geradlinige Führung über die Invalidenstraße anzustreben, sofern eine Arkadierung der Bebauung ausreichend Straßenfläche für Straßenverkehr und Straßenbahn schafft. Der B 101-Neubau vom Mittleren Ring zur Stadtgrenze auf Grundlage der FNP-Planung und der dazu gehörenden Auflagenbeschlüsse bleibt planerisch gesichert. Die Realisierung einer Straßenbahnverbindung in der Leipziger Straße und die Verlängerung der Französischen Straße stehen in einem engen Zusammenhang. Bei der Sanierung der Leipziger Straße werden bereits entsprechende technische Vorkehrungen berücksichtigt. Deshalb wird das notwendige Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahn zügig vorangetrieben; die Verlängerung der Französischen Straße wird durch einen Bebauungsplan zügig gesichert. ...

Fahrradverkehr

Für das Radverkehrs-Programm wird eine klare Verantwortlichkeit in der Verwaltung und ein eigener Haushaltstitel geschaffen, der aus Umschichtungen im Einzelplan gespeist wird. Das vorliegende Veloroutenkonzept soll zügig umgesetzt werden.

Fußgängerverkehr

Für den Fußgängerverkehr werden weiterhin Querungshilfen realisiert. Dabei haben einfache Lösungen (»Zebrastreifen«) Vorrang vor Lichtsignalanlagen.

Wirtschafts- und Güterverkehr

Beim Ausbau der Wasserstraßen hat die Erreichbarkeit des Westhafens durch leistungsfähige Schiffseinheiten im Containerverkehr Vorrang. Zu diesem Zweck ist eine Begradigung der Spree in Charlottenburg unter Minimierung des Flächenbedarfs

vor allem bei Kleingärten sowie ein vorgezogener Neubau der Mörsch-Brücke notwendig. Der Osthafen bleibt erhalten. Der Teltowkanal zwischen Britzer Zweigkanal und Dahme ist kurzfristig wieder für die Schifffahrt zu öffnen.

Die Funktionen des Hamburger- und Lehrter Güterbahnhofs werden zum Westhafen verlagert und dort ein innerstädtisches Logistikzentrum Westhafen errichtet, das umweltverträglich an das Straßennetz angebunden und mit den erforderlichen Technologien für modernen Kombi-Verkehr ausgestattet wird.

Das Güterverteilzentrum Großbeeren soll vollständig an das Eisenbahnnetz angebunden werden, unter anderem durch Ausbau der Anhalter Bahn für den Güterverkehr. Zur Förderung des umweltfreundlichen Transports von Gütern auf der Schiene in das Berliner Stadtgebiet hinein, ist der regionale Schienengüterverkehr auf bestehenden Privatbahnen zu fördern und zu vernetzen.

Die beschlossene Einrichtung von City-Logistik-Zentren und eine Ausweitung der »Plattform Wirtschaftsverkehr" auf weitere Stadtteilzentren müssen verstärkt verfolgt werden.

Berlin wird seine Position als Verkehrskompetenzzentrum weiter ausbauen. Hierfür ist ein modernes Management erforderlich, das unter Einbeziehung des VBB, der Verkehrsunternehmen und mittelständischer Unternehmen der Verkehrstechnologiebranche den Nah- und Regionalverkehr mit dem ÖPNV und dem Individualverkehr verknüpft, moderne Leitsysteme für alle Verkehrsarten miteinander koordiniert und mit den Umlandverkehren verzahnt. Dazu gehören auch Mobilitätsberatungs- und Serviceangebote in den Bezirken.

Fernerreichbarkeit

Das Eisenbahnnetz wird gemäß Pilzkonzept stadtverträglich ausgebaut. Für Erweiterungen nötige Trassen sollen freigehalten werden.

Berlin darf keine Eisenbahn-Sackgasse aus Richtung Westen werden. Insbesondere das Bahnangebot nach Polen und Osteuropa soll ausgebaut und qualitativ verbessert werden. Die internationalen Verbindungen nach Skandinavien sind zeitgemäß und ohne Umwegfahrten herzustellen.

Es ist darauf zu achten, dass subventionierte Regionalverkehrsleistungen nicht von der Bahn eigenverantwortlich zu leistende Fernverkehre verdrängen.

Es bleibt bei der Planung, den Flughafen BBI Schönefeld bis zum Jahr 2007 zu eröffnen. Die Inbetriebnahme des Internationalen Flughafens Berlin-Brandenburg im Jahr 2007 hat für die Region höchste Priorität. Der Konsensbeschluss der Flughafengesellschafter Bund, Brandenburg und Berlin vom Mai 1996 hat weiterhin Bestand. Die innerstädtischen Verkehrsflughäfen Tempelhof und Tegel werden im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens BBI geschlossen. Die erforderlichen Kapazitäten des Berliner Flughafensystems werden bis zur Inbetriebnahme des Flughafens BBI gewährleistet.

Verkehr und Umwelt

Zur Verminderung der Belastung durch Straßenlärm wird in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer ein empfohlenes Routennetz für Schwerlastverkehr erarbeitet und veröffentlicht. Dadurch sollen Wohngebiete insbesondere nachts von Straßenlärm entlastet werden. Zur Luftreinhaltung wird in der bestehenden Senatsarbeitsgruppe ein Konzept erarbeitet, wie die Staub- und Dieselrußbelastung deutlich vermindert werden kann. Der Einsatz von Partikelfiltern bei Dieselfahrzeugen und der Einsatz von Erdgasfahrzeugen soll gefördert werden. Das BVG-Programm zum Einsatz schadstoffarmer Busse wird fortgesetzt. Die schadstoffarmen Busse sollen vorrangig in stark schadstoffbelasteten Gebieten eingesetzt werden.

Der Ausbau des Bahnnetzes muss ohne erhebliche Einbußen bei der Lebens- und Umweltqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner von Bahnstrecken erfolgen. Beim Wiederaufbau der Dresdner Bahn sollen die Gleisanlagen der Fernbahn im Bereich Lichtenrade in Tunnellage geführt werden. Beim Wiederaufbau der Anhalter Bahn ist der Lärmschutz gemäß § 16 BimSchG zu sichern. Die Sicherstellung des Lärmschutzes muss beim Bahnausbau sowie bei den in Betrieb befindlichen Strecken nach heutigem Standard unabhängig von Bestandsschutzregelungen umgesetzt werden.

Ein weiteres Ziel ist die Reduzierung Straßenverkehrslärms...

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001841>.

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