SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Der Berliner Verkehr - Koalitionsvereinbarung

aus SIGNAL 01/2002 (Februar/März 2002), Seite 4-8 (Artikel-Nr: 10002146)
SPD, PDS

Auszüge aus der Koalitionsvereinbarung

» . . . Städtische Mobilität und Verkehr

Leitbild

Im Vergleich der europäischen und deutschen Großstädte hat die Mobilität in Berlin einen hohen Standard. Die Rahmenbedingungen und die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung, aber auch Veränderungen der Mobilitätsnachfrage, erfordern einen Paradigmenwechsel in der Infrastrukturpolitik: Die Koalition konzentriert sich auf die Substanzerhaltung und -pflege. Netzerweiterungen werden nur noch in Ausnahmefällen möglich sein.

Eine kosteneffiziente Organisation des Verkehrs mit marktwirtschaftlichen und ordnungsrechtlichen Instrumenten soll die vorhandenen Kapazitäten ausschöpfen und damit politische Ziele der Stadt unterstützen. Sie hat Vorrang vor weiterem Ausbau. Bei allen Baumaßnahmen, ob Neubau oder Sanierung, müssen die zu Grunde gelegten Ausbaustandards einer strengen Kosten-Nutzen-Analyse standhalten.

Eine lebenswerte Stadt erfordert eine hohe Aufenthaltsqualität im Straßenraum. Dies ist eine wesentliche Vorgabe für das verkehrspolitische Handeln der Koalition.

Grundlage für die Stadtentwicklungspolitik ist der »Stadtentwicklungsplan Verkehr" (StEP-Verkehr), der in Zusammenarbeit mit den Akteuren am Runden Tisch Verkehr zügig fertiggestellt sowie mit einem Maßnahmenplan untersetzt und umgesetzt wird. Den Belangen von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen sowie die Berücksichtigung geschlechtsspezifischer Unterschiede im Mobilitätsverhalten wird im StEP Verkehr Rechnung getragen.

Im Hinblick auf das prognostizierte Verkehrswachstum in der Stadtmitte und weiteren innerstädtischen Zentren sind die Angebote so zu optimieren, dass die Wege im Verhältnis von 80 % der Wege mit dem öffentlichen Personennahverkehr sowie zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad und zu 20 % mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bewältigt werden können.

Die Verkehrssicherheit in der Stadt ist weiter zu erhöhen, damit die Zahl der Verkehrsunfälle reduziert wird. Notwendige Einzelmaßnahmen werden in einem »Aktionsprogramm Verkehrssicherheit Berlin" vereinbart.

Das Land Berlin setzt sich dafür ein, dass die Koordinierung der Verkehrsplanung und der Verkehrsangebote mit dem Land Brandenburg weiter vorangetrieben sowie ein gemeinsames Verkehrskonzept für die Region erarbeitet wird.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Straßenbahn-Verlängerung von der Warschauer Brücke über die Oberbaumbrücke zum Hermannplatz ist in der Koalitionsvereinbarung nicht genannt. Und für die Verlängerungsstrecken werden keine Realisierungstermine bekannt. (Foto: Matthias Horth)

Ob Rot-Rot Berlin wieder in Schwung bringt? (Foto: Alexander Frenzel)

Die Ziele der neuen Regierungsparteien zur Beschleunigung von Straßenbahnen und Bussen sind positiv. Nur die zuständigen Berliner Verwaltungen mit seinen Spitzenkräften bleibt unverändert. Und denen sind bisher noch Bremsmöglichkeiten eingefallen. (Foto: IGEB-Archiv)

Ein Beispiel für die überflüssige

ÖPNV muss attraktiv und bezahlbar sein. Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und guter Service müssen von den Berliner Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Ziel ist es, alle Berliner Bahnhöfe mit Personal zu besetzen. Die Taktfrequenzen, Linienführungen und die Anschlusssicherung sind im Interesse der Fahrgäste zu optimieren. Die Koalition wird sich für die Einführung neuer flexibler und intermodaler Formen der Verkehrsbedienung einsetzen.

Entsprechend den Leitlinien des Senats für ein behindertengerechtes Berlin werden die Fahrzeuge und Einrichtungen des ÖPNV schrittweise behindertengerecht ausgestattet. Dazu gehört die behindertengerechte Ausstattung von U-Bahnhöfen sowie die Verbesserung der Sicherheitsstandards.

Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV-Verkehrsangebotes in Berlin ist der Nahverkehrsplan mit den darin enthaltenen Vorgaben zum Verkehrsangebot sowie für qualitätssichernde und attraktivitätssteigernde Maßnahmen. Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden vorhandene oder neu zu schaffende Möglichkeiten eines Kundenmonitoring integriert. Eckpunkte des Nahverkehrsplanes werden vom Abgeordnetenhaus beschlossen.

Die Effizienz des ÖPNV wird durch eine Fortsetzung des Beschleunigungsprogramms für Busse und Straßenbahnen verbessert, zum Beispiel durch Busspuren und durch kostengünstige Ampelvorrangschaltungen.

Die Koalition setzt sich dafür ein, das Tarifsystem des ÖPNV mit dem Ziel der Gewinnung neuer Kunden grundlegend zu vereinfachen. Zielgruppenorientierte Tarifangebote müssen vor allem die Zahl der Stammkunden erhöhen. Dazu gehören Job-, Semester-, Schüler-, Arbeitslosentickets sowie innovative Modelle, um die Tarife dauerhaft zu reduzieren. Einfache Guppenangebote, insbesondere für kleine Gruppen, sind wieder einzuführen. Zur Förderung der umweltfreundlichen Kombination von Fahrrad und ÖPNV ist die kostenlose Fahrradmitnahme für alle Zeitkarten-Inhaber wieder zu ermöglichen.

Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bedeutet auch, die Verknüpfung vorhandener Linien weiter zu verbessern. Im Rahmen der Substanzpflege sind die Umsteigewege zu verbessern und zu verkürzen. Die Substanzerhaltung und -Verbesserung des vorhandenen ÖPNV-Netzes werden durch EU- und Bundesmittel sowie die erforderlichen Komplementärmittel Berlins finanziert. Dies hat Vorrang vor Netzerweiterungen.

Vorrangige Netzergänzungen bei der Straßenbahn sind, soweit ihre Wirtschaftlichkeit nachgewiesen wird:

Alexanderplatz - Potsdamer Platz - Kulturforum (einschließlich Alex II) Eberswalder Straße - Bernauer Straße - Nordbahnhof - Lehrter Bahnhof Eckernfördernplatz - Beusselstraße - Moabit (Turmstraße) - Lehrter Bahnhof, Adlershof - Wissenschaftsstadt - Sterndamm

Planerisch sind weitere Netzerweiterungen auf Grundlage des StEP Verkehr vorzubereiten.

Bis zur Inbetriebnahme des Lehrter Bahnhofs soll der 1. Abschnitt der S 21 realisiert (Nordeinführung der S 21 vom Nordring zum Lehrter Bahnhof) und über das GVFG-Bundesprogramm finanziert werden (Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz).

Die Koalition setzt sich gegenüber dem Bund für die zeitnahe Realisierung der S-Bahnlückenschlüsse Lichterfelde Süd - Teltow Stadt und Spandau - Falkensee ein. Weitere Projekte, auf deren dringende und längst überfällige Umsetzung hinzuwirken ist, sind der Umbau und die Sanierung der SBahnhöfe Ostkreuz und Warschauer Straße, der S-Bahnhof Kolonnenstraße und der S-Bahnhof Buch-Süd.

Die Sanierung des Ostkreuzes hat nach der Fertigstellung des S-Bahn-Rings Priorität. Der Senat wird sich gegenüber der DB AG für einen schnellstmöglichen Beginn der Arbeiten einsetzen und seinerseits alle Maßnahmen ergreifen, damit weitere Verzögerungen verhindert und die notwendigen Finanzmittel des Bundes sichergestellt werden.

Im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens muss bei der angestrebten Verbesserung der Verknüpfung von U- und S-Bahn am Bahnhof Charlottenburg eine städtebaulich verträglichere Lösung erreicht werden.

Die für den Regionalverkehr vorgesehenen Mittel werden für die Regionalbahnstrecken Lichtenberg - Ostkreuz - Ostbahnhof und den Bahnhof Karow eingesetzt. Der Ausbau der »Heidekrautbahn" nach Wilhelmsruh soll in Kooperation mit der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) erfolgen. Der Wiederaufbau der Stammbahn wird angestrebt.

Der Senat wird sicherstellen, dass die Mittel aus dem Bundesschienenwege-Ausbaugesetz (BSchwAG) aus der Periode 1998 - 2002 in die Folgejahre übertragen werden.

Bei der Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken im Berliner Stadtgebiet ist auf umweit- und umfeldverträgliche Lösungen zu drängen. Für die Dresdner Bahn ist dabei für die Fernbahn im Zuge des Planfeststellungsverfahrens eine unterirdische Führung im Bereich Lichtenrade zu erreichen. Für die Anhalter Bahn ist Lärmschutz nach aktuellen Standards durchzusetzen. Die Koalition wird sich nachdrücklich für Verbesserungen im Eisen bahnfernverkehr, insbesondere für höhere Fahrgeschwindigkeiten, einsetzen. Zu realisierende Projekte sind: Der Ausbau der Strecken Berlin - Rostock, Berlin - Kostrzyn (Küstrin), Berlin - Warschau, Berlin - Stralsund/Szczecin (Stettin), Berlin - Wroclaw (Breslau) und Berlin - Hamburg.

Die Koalition setzt sich für eine Optimierung des Verkehrsverbundes Berlin Brandenburg (VBB) mit dem Ziel ein, eine Vermeidung von Doppelarbeiten, eine Stärkung der Koordinierungsfunktionen der Verbundorganisation sowie die Beteiligung der Fahrgäste zu erreichen. Dies wird dazu beitragen, den Landeshaushalt zu entlasten. In diesem Zusammenhang ist das Vertragswerk des VBB kurzfristig zu reformieren. Das Land Berlin bleibt Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den übrigen ÖPNV.

Die BVG leistet einen wesentlichen Beitrag zur städtischen Mobilität. Die Koalition erkennt die Sanierungsbemühungen der vergangenen Jahre an. Die BVG muss zu

einem starken und wettbewerbsfähigen Unternehmen entwickelt werden, damit ein attraktives Verkehrsangebot bei rückläufiger öffentlicher Förderung gesichert werden kann. Die Gespräche mit der Deutschen Bahn AG zur Frage einer Fusion von BVG und S-Bahn sind unter Beteiligung beider Koalitionspartner ergebnisoffen fortzusetzen.

Bei allen Prüfschritten werden die Gesamtinteressen des Landes Berlin gewahrt.

Mit dem BVG Sanierungs- und Umsetzungskonzept (BSU 2000) hat der Senat der BVG die Möglichkeit eröffnet, sich zu einem wettbewerbsfähigen Unternehmen zu entwickeln. Um den Sanierungsprozess auch im Bereich der Personalentwicklung voranzubringen, sind - realistische und einvernehmlich nachvollziehbare Personalkostenrechnungen vorzulegen,
freie Stellen vorrangig mit vorhandenem Personal zu besetzen und
der Dienstleistungsorientierung auch im Hinblick auf den Personaleinsatz absoluter Vorrang einzuräumen.

Dies heißt auch, dass die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vornehmlich im Verwaltungsbereich verringert werden muss. Die Koalition wird Initiativen aus den Reihen der Gewerkschaften zur Beschleunigung des Sanierungsprozesses miteinbeziehen. Die nach dem BSU angestrebte Personalkostenentwicklung ist notwendig, gerade um betriebsbedingte Kündigungen zu vermeiden.

Straßenverkehr

Das aufgestaute Instandhaltungsdefizit bei Straßen (einschließlich Geh- und Radwege) und Brücken soll abgebaut werden. Dabei sind auch Fahrbahndeckensanierungen in Wohngebieten mit höherer Verkehrslärmbelastung zu berücksichtigen. Um zu gewährleisten, dass die Straßen mit dem höchsten Sanierungsbedarf prioritär saniert werden, wird die Senatsverwaltung einen Kriterienkatalog erarbeiten. Über die Mittelvergabe für die Sanierung von Hauptverkehrsstraßen entscheidet die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, über die Mittel für die Erschließungsstraßen entscheiden die Bezirke unter Zugrundelegung des Kriterienkataloges.

Folgende Straßenbaumaßnahmen werden realisiert: - die Teltowkanalautobahn BAB A 113 bis Landesgrenze (finanziert aus Bundesmitteln). Die Koalition wird sich für eine Erhöhung des Lärmschutzes an der Anschlußstelle Johannisthal sowie für eine durchgehende Tunnelführung in Altglienicke beim Bund einsetzen.
die Altstadtumfahrung Köpenick von Straße an der Wuhlheide bis Glienicker Straße (teilfinanziert aus EFRE-Mitteln) bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung der Altstadt Köpenick. Die Finanzierbarkeit des 2. und 3. Bauabschnitts der Tangentialverbindung Ost (TVO) durch GA-Mittel, einschließlich des Ausbaustandards, wird geprüft.
Die B 101 wird von der Landesgrenze bis zur Hildburghauser Straße und die B 96 von der Landesgrenze bis zur Goltzstraße vierspurig erweitert. Diese Maßnahmen des Bundesstraßenbaus können allerdings nur realisiert werden, wenn - wie auf Brandenburger Seite - eine vollständige Finanzierung aus Bundesmitteln erfolgt.

Gegenwärtig wird die BAB A 100 bis zum Anschluss Dreieck Neukölln fertiggestellt. Die Fortführung bis Treptower Park ist abhängig von der Finanzierung durch den Bund. Diesbezügliche Planungen werden erst nach Sicherung der Bundesfinanzierung eingeleitet.

Die Planungen für die Tangentialverbindung Nord (TVN) und für die B 101 im Bereich Lankwitz werden aufgegeben. Die Koalition setzt sich für einen zügigen Abschluss der Planung und Realisierung der Ortsumgehungen in Ahrensfelde und Malchow ein.

Das Ost-West-Straßennetz in der Innenstadt wird mit einer Durchbindung der Französischen Straße von der Mauerstraße zur Ebertstraße ergänzt. Damit sollen die Leipziger Straße sowie die Straße Unter den Linden entlastet und das Holocaustmahnmal erschlossen werden. Die Realisierung ist abhängig von der Finanzierungsmöglichkeit im Rahmen des Investitionsplafonds.

Der Boulevardcharakter der Straße Unter den Linden ist zu stärken. Die Durchbindung der Dircksenstraße zur Grunerstraße wird nicht weiterverfolgt.

Das Land Berlin wird analog zu Regelungen in allen anderen Bundesländern ein Straßenbaubeitragsgesetz einführen, das die Finanzierung der erstmaligen Erstellung von Straßen und des Ausbaus bestehender Straßen regelt. Die betroffenen Bürger sind an Planungen zum Ausbaustandard wirksam zu beteiligen. In den Verwaltungsvorschriften sind die Ausbaustandards abzusenken. Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit fallen nicht unter dieses Gesetz. Im Rahmen der Ausgestaltung des Gesetzes sind soziale Härten zu vermeiden.

Straßenbauplanungen des Landes und der Bezirke, die durch GA-Mittel bzw. EU-Mittel finanziert werden, werden von der für Verkehr zuständigen Verwaltung nochmals kritisch auf ihre Notwendigkeit überprüft.

Der Autoverkehr ist durch ein intelligentes Verkehrsmanagement stadtverträglich zu gestalten. Die Parkraumbewirtschaftung liegt in der Verantwortung der Bezirke. Eine Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung erfolgt dort, wo eine starke Parkraumnachfrage dies erfordert. Die Festlegung der Bewirtschaftungszeiten soll den konkreten Gegebenheiten vor Ort angepasst werden. Die Gebühren der Anwohnervignette werden auf die von der Rechtsprechung akzeptierte Höhe von 60 DM pro Jahr erhöht. Davon erhalten die jeweiligen Bezirke ein Drittel für die Finanzierung der Parkraumüberwachung.

Zu Fuß und mit dem Fahrrad

Die Sicherheit. Bewegungsfreiheit und Aufenthaltsqualrtät für Fußgänger sind zu fördern. Dazu sind Maßnahmen zum Beispiel im Rahmen des Quartiersmanagements, wie Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche, kleine Stadtplätze und Errichtung von Querungshilfen zu ergreifen. Der Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger insbesondere in Kreuzungsbereichen ist verstärkte Aufmerksamkeit zu widmen.

Die Koalition wird verstärkte Anstrengungen zur Erfüllung der Leitlinien für ein behindertengerechtes Berlin unternehmen.

Grundlegende Voraussetzung für eine spürbare Verbesserung der Verkehrssicherheit und eine Reduzierung von Umweltbelastungen ist die Intensivierung der Verkehrskontrollen. Ohne eine konsequente Kontrolle der Einhaltung von Verkehrsregeln können wesentliche Schutzmaßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Schulen und an Unfallschwerpunkten nicht greifen.

Der Senat wird einen Radverkehrsplan erarbeiten und umsetzen. Darin enthalten ist die Schaffung von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen, öffentlichen Einrichtungen und Einkaufsstandorten.

Die Berliner Abschnitte der touristischen Radrouten Berlin - Usedom, Berlin-Kopenhagen, Berlin - Erkner und der Berliner Mauerweg sollen unter Verwendung von GA-Mitteln realisiert werden. Angesichts der hohen Effizienz von Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs wird angestrebt, den Haushaltstitel mit einem Finanzvolumen von jährlich 5 Millionen Euro durch Umschichtung auszustatten.

Initiativen zur Schaffung von autofreien oder autoarmen Stadtquartieren werden unterstützt.

Es werden Modellprojekte zur Nutzung neuer Fortbewegungsmittel (zum Beispiel Iniineskater) im öffentlichen Straßenland eingerichtet. Die zeitlichen und räumlichen Wochenend-Angebote für Trendsportarten werden ausgeweitet.

Wirtschafts- und Güterverkehr

Ergänzend zum Stadtentwicklungsplan Verkehr ist ein integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept auf Grundlage einer verbesserten Datengrundlage bis 2004 zu erarbeiten und umzusetzen:

Bestandteil des Wirtschaftsverkehrskonzepts ist ein Maßnahmenprogramm, das unter anderem die Förderung von stadtverträglichen Lkw, die Verringerung der lokalen Immissionen durch Veränderungen an der Fahrbahn, die Ausweisung schützenswerter Bereiche und ein Lkw- Routennetz für den Fernverkehr zum Inhalt haben soll.

Berlin wird sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass die Chancengleichheit umweltverträglicher Verkehrsträger durch den Abbau ungleicher Wettbewerbschancen hergestellt wird.

Berlin wird eine Bundesratsinitiative entwickeln, um die Einführung von Benutzen/ orteilen für emissionsarme Lkw zu ermöglichen.

Zur Belebung des Schienengüterverkehrs in der Region sind in Zusammenarbeit mit Brandenburg alle Potenziale zur Verlagerung von Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu nutzen und ein diskriminierungsfreier Zugang für alle Anbieter zu sichern. Hierbei sind neben der DB-Cargo auch die Privatbahnen (NE-Bahnen) und die verladende Wirtschaft einzubeziehen. Der Schienengüterverkehr muss durch Sicherung der notwendigen Infrastruktur unterstützt werden. Die Funktion des Hamburg-Lehrter-Güterbahnhofs soll zum Westhafen verlagert werden.

Für die Binnenschifffahrt liegt mit dem Hafenentwicklungskonzept bereits ein wichtiger Baustein vor. Er soll umgesetzt werden.

Umweltverträgliche Mobilität

Lärm und Abgase beeinträchtigen die Lebensqualität in der Stadt. Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss hier einen Schwerpunkt setzen, um die Belastungen deutlich zu senken.

Zur Verringerung der Lärmbelastung wird ein umfassendes Maßnahmenkonzept umgesetzt, das unter anderem folgende Schritte vorsieht: - Verringerung der Fahrzeuggeschwindigkeit in belasteten Wohngebieten auch an Hauptverkehrsstraßen, Programm für die Lärmsanierung von Straßenbahnen,
Initiierung von Modellprojekten zur Lärmminderung in den Bezirken (Lärmminderungspläne).

Es muss in Berlin gelingen, die anspruchsvollen Grenzwerte der neuen europäischen Luftqualitätsrichtlinien zu unterschreiten. Dies gilt insbesondere für die Reduzierung der Feinstaubbelastung.

Effiziente Strukturen im Verkehr

Zur Stärkung einer gesamtstädtischen Verkehrspolitik ist es erforderlich, die Kompetenzen der beteiligten Verwaltungsstellen klarer voneinander abzugrenzen und auf wenige Stellen zu konzentrieren. Es gilt der Grundsatz, dass örtliche Angelegenheiten soweit bezirklich entschieden werden, wie sie nicht übergeordneten Verkehrskonzepten entgegen stehen. Die detaillierte Aufgabenzuweisung im Bereich des Straßenverkehrs zwischen Bezirken und Hauptverwaltung ist binnen eines Jahres neu zu ordnen. Die Zuständigkeit der Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Belange sind vom Polizeipräsidenten auf die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung zu übertragen.

Bei allen Baumaßnahmen, ob Neubau oder Sanierung, müssen die zu Grunde gelegten Ausbaustandards einer strengen Kosten-Nutzen-Analyse standhalten. Grundlage dafür ist eine systematische Erfassung des Infrastrukturzustandes. Einbezogen wird ein effizientes Unterhaltungsmanagement.

Mit dem Ziel, ein effektives und kostengünstiges Management (Errichtung, Wartung, Umprogrammierung) der Berliner Lichtsignalanlagen zu garantieren, wird geprüft, diese derzeit in der Hauptabteilung Tiefbau angesiedelte Aufgabe zu privatisieren. Die Steuerung der Lichtsignalanlagen verbleibt als wichtige öffentliche Aufgabe bei der Senatsverwaltung.

Die vorhandene Infrastruktur enthält noch erhebliche Kapazitätsreserven, die durch zielorientiertes und verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätsmanagement zu aktivieren sind. Dafür ist es erforderlich, die VMZ (Verkehrsmanagementzentrale) von einem Verkehrsinformations-Dienstleister in Kooperation mit der VKRZ (Verkehrskontroll- und Regelungszentrale) zu einem Instrument zielgerichteter städtischer

Mobilitätsgestaltung weiter zu entwickeln.

Die Rolle des Aufgabenträgers ist in Vorbereitung auf den künftigen europaweiten Wettbewerb im ÖPNV zu stärken. Dabei wird ein Konzept erarbeitet, das die rechtlich notwendige organisatorische Trennung zwischen Besteller und Ersteller darstellt. Die dazu notwendigen Kapazitäten sollten unter Nutzung des vorhandenen Know-hows der BVG gebündelt werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die Bildung von Fahrzeugpools oder einer landeseigenen Infrastrukturgesellschaft erforderlich ist, um potentiellen Wettbewerbern einen diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur zu ermöglichen.

Neue Arbeitsplätze durch Innovationen im Verkehr - Berlin als Verkehrskompetenzzentrum

Berlin muss die Chancen seiner Konzentration an universitärer und außeruniversitärer Mobilitätsforschung sowohl für die Entwicklung integrierter Verkehrslösungen als auch für die Umsetzung in regionale Wertschöpfung nutzen. Aufbauend auf die bisherige Forschungsförderung im Bereich Verkehrstechnologie sowie den Ergebnissen der »Berlin-Studie" verfolgt die Koalition eine Gesamtstrategie für eine integrierte Wirtschafts-, Technologie- und Mobilitätspolitik. Diese hat vor allem zum Ziel, beschäftigungswirksame Effekte für Berlin zu erreichen. Wichtiger Bestandteil sind die Verbesserung der Rahmenbedingungen für Existenzgründungen und eine offensive Werbung für Neuansiedlungen.

Alle diesbezüglichen Fördermöglichkeiten des Bundes und der EU sind auszuschöpfen. ..."

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002146.

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