

■ Aktuell

## ... zur Koalitionsvereinbarung

aus SIGNAL 01/2002 (Februar/März 2002), Seite 8-10 (Artikel-Nr: 10002147)  
IGEB

### Dazu meint der Berliner Fahrgastverband

An den Anfang des Kapitels zum Thema Verkehr haben SPD und PDS ein Leitbild gesetzt, das bemerkenswert ist und als Ergebnis einer »verkehrspolitischen Wende im Kopf« erscheint. Doch beim Lesen der nachfolgenden Unterkapitel schwindet die Euphorie, denn für die Förderung des öffentlichen Verkehrs will die rot-rote Koalition zu wenig und für den Straßenausbau zu viel tun. Berücksichtigt man zusätzlich, dass von den geplanten Projekten erfahrungsgemäß eher ÖPNV-Vorhaben als Straßenbauvorhaben nicht realisiert werden, dann macht sich Ernüchterung breit. Dabei ist es so offensichtlich, dass nach Jahrzehnten einer in Ost- und West-Berlin gleichermaßen auf das Auto fixierten Politik dringend grundlegende Änderungen erforderlich sind - aus verkehrlichen, städtebaulichen, umweltpolitischen, sozialen und nicht zuletzt aus finanziellen Gründen.

### Dennoch

Viele verkehrspolitische Zielstellungen der neuen Regierung geben Anlass zur Hoffnung, dass die Prioritäten zugunsten der umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsarten verschoben werden. Und diese Koalitionsvereinbarung unterscheidet sich mindestens in einem Punkt deutlich von den »Wolkenkuckucksheim-Versprechungen« der drei rot-schwarzen Regierungen der Nachwendezeit: Ihr liegt eine realistische Einschätzung hinsichtlich der finanziellen Möglichkeiten des Landes Berlins in den nächsten Jahren zugrunde.

Die wichtigste Passage für die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel in Berlin ist wohl die, dass für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes in Berlin der gerade erst vom rot-grünen Senat beschlossene Nahverkehrsplan mit den darin enthaltenen Vorgaben zum Verkehrsangebot sowie für die qualitätssichernden und attraktivitätssteigernden Maßnahmen die Grundlage sein soll. Er schreibt nämlich unter anderem die zurzeit von den Verkehrsunternehmen erbrachten Verkehrsleistungen - bei gleichzeitig deutlich höheren Anforderungen an die Qualität - im Wesentlichen fest. Das ist vor dem Hintergrund der realen Finanzsituation des Landes Berlin und den beabsichtigten radikalen Einschnitten in anderen öffentlichen Bereichen immerhin bemerkenswert.

Auch die Tatsache, dass dieser Koalition offenbar bewusst ist, wie wichtig die so genannten »kleinen«, also zumeist preiswerten Maßnahmen sind, wie zum Beispiel die Beschleunigung von Bahnen und Bussen oder die Verkürzung der Umsteigewege für den täglichen ÖPNV-Benutzer, ist ein Signal in die richtige Richtung. Aber substantielle Verbesserungen wird es gerade bei diesen beiden Themen nur dann geben, wenn die Politiker endlich den Mut finden, strukturelle (und personelle !) Veränderungen in der Berliner Verwaltung durchzuführen.

### Erfreuliches zum VBB-Tarif

Festhalten und positiv werten wollen wir auch zumindest die Worte, die bezüglich der



Die Koalitionsvereinbarung schreibt die Qualitätsstandards im ÖPNV fest. (Foto: Alexander Frenzel)



Unklar sind die Formulierungen des rot-roten Koalitionspapiers zum Weiterbau des Autobahn-Innenstadtringes. (Foto: Matthias Horth)

Tarife klar verständlich formuliert worden sind: - Vereinfachung des ÖPNV-Tarifsystems (das heißt ja wohl mindestens Beibehaltung des Einheitstarifs im Stadtgebiet Berlin und Vereinfachung des VBB-Einzelfahrscheintarifs außerhalb des ABC-Bereiches).

Beibehaltung der Zeitkartenrabatte mindestens im bestehenden Umfang.

Dauerhafte Etablierung von Job-, Semester-, Schüler- und Arbeitslosentickets (auf dem jetzigen Preisniveau).

(Wieder-)Einführung der Kleingruppenkarten (aber zu welchem Preis?).

Kostenlose Fahrradmitnahme.

Dass man zumindest auf die seitens der PDS im Wahlkampf noch versprochene generelle Tarifsenkung wohl nicht mehr zu hoffen braucht, kann man bei den verquasteten Worten zur Tarifiereduzierung wohl schon ahnen ...

Bemerkenswert und sehr erfreulich ist, dass die neue Koalition der Sanierung der vorhandenen Infrastruktur Vorrang vor Netzerweiterungen geben möchte. Das ist zunächst mal überraschend, weil sich bekanntlich gerade Politiker gerne im Voranbringen großer, möglichst teurer Investitionsvorhaben sonnen. Aber diese »unpopuläre« Prioritätensetzung ist gleichzeitig dringend notwendig und richtig. Wer's nicht glaubt, dem empfehlen wir die Besichtigung einiger Berliner S- und U-Bahnhöfe nach heftigen Regengüssen ...

## **Unverständliche Hürden für wichtige Streckenneubauten**

Um den ÖPNV durchgreifend attraktiver zu machen, müssen die zur Verfügung stehenden EU- und Bundesgelder natürlich auch zum Ausbau der Schienennetze eingesetzt werden. Dass SPD und PDS zur kostenträchtigen Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 zwischen Alex und Lehrter Bahnhof (und auch für den weiteren U-Bahn-Bau) kein Wort mehr verlieren, lässt darauf hoffen, dass man zumindest in den nächsten fünf Jahren die Verwaltungskapazitäten zur Planung von effizienteren ÖPNV-Maßnahmen einsetzen will als bisher. Und so sind die meisten genannten Maßnahmen zum Ausbau der Regionalbahn-, S-Bahn- und Straßenbahnnetze gerade auch unter Kosten- Nutzen-Gesichtspunkten sachgerecht. Aber bei einigen dieser Maßnahmen scheinen die Koalitionäre einen gewissen Realitätsverlust erlitten zu haben:

- Die Realisierung des S 21-Nordabschnittes (Nordring - Lehrter Bahnhof) soll aus Mitteln des GVFG-Bundesprogramms bezahlt werden. Mit diesem Ziel wird ein unverantwortliches Risiko eingegangen, denn zum einen ist bekannt, dass der Bund lieber die U 5 als die S 21 zum Lehrter Bahnhof gebaut hätte, zum anderen müsste Berlin damit vom Bund die Erstattung bisher aus dem GVFG-Landesprogramm gezahlter Gelder fordern.

Die Fernbahn auf der Dresdener Bahn soll im Bereich Lichtenrade in einem Tunnel geführt werden, was nach Angaben der DB Mehrkosten von rund 50 Millionen EUR verursacht. Woher will das Land Berlin dieses Geld nehmen? Und wieviele sinnvollere Maßnahmen ließen sich dafür realisieren!

Vollkommen unverständlich ist, dass Straßenbahn-Neubaustrecken unter den Vorbehalt der »Wirtschaftlichkeit« gestellt werden. Welche Wirtschaftlichkeit ist gemeint? Für alle genannten Straßenbahn-Baumaßnahmen liegen Untersuchungen mit

positiven Ergebnissen vor. Auch die Verbindung von Adlershof durch die Wissenschaftsstadt nach Schöneeweide wurde von Gutachtern positiv bewertet, wenn sie denn in voller Länge realisiert wird.

Da zugleich für keine der Straßenbahn-Verlängerungsstrecken Inbetriebnahmetermine vorgegeben werden, kann man ahnen, welche große Chance die Koalitionsvereinbarung den Straßenbahngegnern in der Berliner Verwaltung bietet, sich auch in den nächsten Jahren intensiv beim Erfinden von »Probleme" auszuleben.

### **Die organisatorischen Seite des ÖPNV**

Da die Rolle (des Landes Berlin) als Aufgabenträger gestärkt werden soll, besteht die Hoffnung, dass die in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen insbesondere hinsichtlich der Einhaltung von Qualitätsstandards (Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Fahrgastservice etc.) zukünftig vom Besteller stärker in die Pflicht genommen werden. Und man darf erleichtert sein, dass die neue Regierung hierfür offenbar nicht mehr den ohnehin schon überforderten VBB beauftragen möchte.

Überhaupt hat man nun endlich auch auf politischer Ebene erkannt, dass die Struktur, die Arbeit und auch die Aufsicht über den Verkehrsverbund überaus problematisch und reformbedürftig sind.

Offen bleibt der künftige Status der BVG in der Koalitionsvereinbarung. Es bleibt zu hoffen, dass man die Fusion zwischen BVG und S-Bahn Berlin GmbH nur deshalb noch als Option vorgesehen hat, um dem in dieser Frage fahrlässig weit vorgepreschten Regierenden Bürgermeister Wowereit keinen »Gesichtsverlust" zuzumuten. Denn das ist wohl auch den meisten Berliner Verkehrspolitikern klar: Ein monopolartiger ÖPNV-Anbieter, auf den das Land Berlin dann nur noch geringen Einfluss hat (denn die DB AG würde sich bei einer Fusion mit Sicherheit nicht auf eine Minderheitsbeteiligung einlassen), kann für den Berliner ÖPNV keine Vorteile, aber viele Nachteile bringen.

### **Wer Straßen sät ...**

»Straßenausbau muss sein" scheint als zwingende Gesetzmäßigkeit auch Teile dieser Koalitionsvereinbarung bestimmt zu haben. Längst wird der Weiterbau des Autobahnringes von Neukölln über Treptower Park zur Frankfurter Alle auch von erfahrenen Straßenplanern in Frage gestellt, verbunden mit Vorschlägen für eine südlichere Alternativtrasse. Doch SPD und PDS stellen diesen Autobahnweiterbau lediglich unter den Vorbehalt einer Finanzierung durch den Bund - ein erbärmliches Ergebnis.

Positiv ist, dass wenigstens auf einige der strittigen Straßenbauprojekte wie die B 101 in Lankwitz und die Nordtangente durch Reinickendorf und Pankow verzichtet werden soll. Geschmälert wird diese Freude durch die Weiterverfolgung so fragwürdiger Straßenneubauprojekte wie der Verlängerung der Französischen Straße im Zentrum der Stadt. Auch auch bei den aufgegebenen Straßenbauprojekten sollte sich niemand zu früh freuen.

Solange die Trassen nicht offensiv verbaut werden, ist der »Verzicht" nichts anderes als eine Zurückstellung bis zum nächsten Senat mit CDU- oder gar FDP-Beteiligung,

der neuen Berliner Autolobbyisten-Partei. Geradezu erschreckend ist die »hilfslose" Behandlung des Themas Wirtschafts- und Güterverkehr. Auch die üblichen Ausflüchte in kostenträchtige Verkehrsmanagement- und sonstige Verkehrsregelungszentralen zeugen nicht von neuem Denken.

## **Fazit**

Trotz aller Skepsis enthält die rot-rote Koalitionsvereinbarung aus Fahrgastsicht doch eine Reihe positiver Ziele. Es bleibt zu hoffen, dass wenigstens ein Teil davon in den nächsten fünf Jahren auch in die Praxis umgesetzt wird, sei es aus Überzeugung der Koalitionäre, sei es durch politischen Druck von den Fahrgästen. Papier ist geduldig - und was wurde nicht schon alles von Berliner Politikern zum Thema Verkehr in den letzten Jahren niedergeschrieben und versprochen - und später dann vergessen oder bewusst ignoriert.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002147>.

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