

■ Planung

Stellungnahme zum Verkehrskonzept für das Berliner Parlaments- und Regierungsviertel

aus SIGNAL 01/1994 (Januar 1994), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10003255)
Bundesministerium für Verkehr

Bonn, 3. Januar 1994. Sehr geehrter Herr Curth! Herr Bundesverkehrsminister Wissmann dankt Ihnen für Ihr Schreiben. Er hat mich beauftragt, Ihnen zu antworten.

Ihr Grundanliegen, die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs Berlins durch moderne, umweltfreundliche und sichere Nahverkehrstechnik kostengünstig und in kürzestmöglicher Zeit zu erhöhen, kann nur Zustimmung finden. Dieses Ziel trifft nicht nur für Berlin und seine hauptstädtischen Funktionen zu, sondern ist ein unstrittiger Grundsatz der Verkehrspolitik überhaupt.

Meinen Bemerkungen zu Ihrer Kritik an der Verkehrspolitik des Senats und zu Ihrem Verkehrskonzept für das Parlaments- und Regierungsviertel möchte ich voranstellen, daß die Zuständigkeit für die Infrastruktur der Eisenbahn einschließlich der S-Bahn beim Bund und diejenige für die U-Bahn, für die Stadt-/Straßenbahn und für den kommunalen Straßenbau beim Senat liegt.

Die unter diesem Aspekt gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr und vom Berliner Senat getragene Verkehrslösung im Zentralen Bereich Berlins mit der Nord-Süd-Fern- und Regionalbahntrasse, der U-Bahn-Linie 5 und dem Straßentunnel bilden das Grundkonzept für die weiteren Verkehrsplanungen in diesem Bereich.

Mit Beschluß vom 5. Oktober 1993 hat der Berliner Senat seine Finanzierungsprioritäten für die bis zum Jahr 2002 notwendige Verkehrsinfrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr gesetzt. Hierbei hat das Bundesministerium für Verkehr zur Kenntnis genommen, daß der Berliner Senat sich nicht in der Lage sieht, Bundesmittel aus dem GVFG-Landesprogramm für Wiederherstellung und Grunderneuerung der Berliner S-Bahn zur Verfügung zu stellen.

Damit reduziert sich die Finanzierung [der Berliner S-Bahn] unter Berücksichtigung von berechtigten Forderungen der anderen Bundesländer zunächst auf Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm und die Finanzierung durch die Deutsche Bahn AG. Sollte eine dabei auch nach der notwendigen Optimierung und Prioritätenreihung der Projekte noch bestehende Finanzierungslücke bis zum Jahr 2002 nicht geschlossen werden können, würde sich die Grunderneuerung entsprechend verlängern. Die geplanten Eröffnungstermine für die noch stillliegenden Strecken würden sich deshalb jedoch nicht verändern.

Die Finanzierung der S-Bahn-Fahrzeuge liegt nach der Bewilligung von 100 Viertelzügen aus dem Bundeshaushalt nunmehr in der Zuständigkeit der Deutsche Bahn AG.

Zusammenfassend ist der Senatsbeschluß vom 5. Oktober 1993 nicht als Abkehr von der bzw. als Aufgabe der Berliner S-Bahn interpretierbar. Die von Ihnen gesehene Gefahr, daß die S-Bahn auf dem heutigen Stand stehen bleibt und keine

Erweiterungen und Instandsetzungen mehr erfolgen, kann daraus nicht abgeleitet und entsprechend auch nicht geteilt werden.

Das von Ihnen vorgeschlagene Verkehrskonzept für das Parlaments- und Regierungsviertel stellt einen interessanten Beitrag zur Ergänzung und Optimierung des bestehenden verkehrlichen Grundkonzeptes dar. Dies möchte ich nicht nur auf den Parlaments- und Regierungsbereich beschränken, sondern auf die gesamten Einzugsbereiche der von Ihnen genannten Linien beziehen.

Eine Einzelbeurteilung der vorgeschlagenen Lösungen ist mir nicht möglich. Dazu bedarf es der Abwägungen mit dem prognostizierten Beförderungsbedarf und seiner Umlegung auf die Netzfälle, mit den städtebaulichen Bedingungen und Vorgaben, mit der Straßennetzgestaltung und ihrer Leistungsfähigkeit sowie mit der Netzkompatibilität des Systems insgesamt. Darüber hinaus sind auch Fragen der Linienführung im Spreebogen selbst unter den bisher getroffenen Entscheidungen seiner Bebauung zu beantworten.

Diese Fragen fallen jedoch unter die Zuständigkeit des Berliner Senats. Ich habe daher Ihr Konzept dem Senator für Verkehr und Betriebe mit einem Abdruck dieses Schreibens zugeleitet.

Mit freundlichen Grüßen,
im Auftrag
Schulz

*Nachzulesen ist das vom Berliner Fahrgastverband IGEB erarbeitete
"Verkehrskonzept für das Parlaments- und Regierungsviertel" in [SIGNAL 9-10/93](#).*

[IGEB] Man beachte den dritten Absatz. Dort steht: "... möchte ich voranstellen, daß die Zuständigkeit für die Infrastruktur der Eisenbahn einschließlich der S-Bahn beim Bund... liegt." Keine Neuigkeit? Nein, aber drängt sich die Frage auf, wieso dann der Bau der S-Bahn-Linie 21 vom Anhalter über den Lehrter Bahnhof zum Nordring durch zwei Beschlüsse des Berliner Senates (am 5.10. und 23.11.93) "gekippt" werden konnte? Oder hat der Senat nur ausgeführt, was ihm von Bund und Bahn nahegelegt wurde? Und warum kam die schärfste Kritik am Senatsbeschluß ausgerechnet vom Automobilkonzern Daimler, verbunden mit der Ankündigung eines Gegengutachtens? Ist es nur der Verlust einer direkten Schienenverbindung zwischen dem Potsdamer Platz (wo Daimler baut) und dem Flughafen Tegel, der den Konzern schmerzt, oder ist es auch die Einsicht in die Notwendigkeit, Alternativen zum Autoverkehr an bieten zu müssen? Mit alledem wäre erneut bewiesen, wie treffend die Namensgebung "Pilzkonzept" war. Wachsen und Vergehen der Pilze erfolgt in der Regel an schattigen, schwer einsehbaren bzw. schwer zugänglichen Plätzen ...

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003255>.

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