

■ Berlin

Sechs verkehrspolitische Fragen zur Wahl

aus SIGNAL 04/2016 (September 2016), Seite 9-12 (Artikel-Nr: 10003977)
Berliner Fahrgastverband IGEB

Am 18. September 2016 werden das Abgeordnetenhaus von Berlin und die Bezirksverordnetenversammlungen neu gewählt. Der Berliner Fahrgastverband IGEB hat deshalb den verkehrspolitischen Sprechern der fünf jetzt im Abgeordnetenhaus vertretenen Parteien sechs Fragen gesendet. Für die SPD antwortete nicht der Abgeordnete Ole Kreins, sondern Landesgeschäftsführer Dennis Buchner. Leider nicht geantwortet hat Andreas Baum von der Piratenpartei. Der Abdruck der Antworten erfolgt in alphabetischer Reihenfolge der Fraktionen.

Ist es vertretbar, die VBB-Fahrpreise regelmäßig zum Jahresanfang zu erhöhen, unabhängig von der wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmen und dem Haushaltseinkommen der Fahrgäste? Und halten Sie es für richtig, dass die Preise für die Abonnenten einer Umweltkarte seit Jahren überdurchschnittlich steigen?

Stefan Gelbhaar, MdA, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen: Wir setzen uns dafür ein, die Fahrpreise zu senken anstatt sie regelmäßig immer weiter zu erhöhen. Nur so kann der Berliner ÖPNV auf Dauer attraktiv bleiben. Die Fahrpreise sind - im Bundesvergleich - zum durchschnittlichen Einkommen der Berlinerinnen und Berliner schon jetzt hoch. Für eine Senkung der Preise sprechen auch die positive Entwicklung bei BVG, S-Bahn und Regio, die niedrigen Energiepreise und eine Inflationsrate nahe Null. Die regelmäßigen Preiserhöhungen bestrafen vor allem die Stammkunden von BVG und S-Bahn, da die Preise für die Abonnenten einer Umweltkarte im Vergleich zu den anderen Tarifen überdurchschnittlich teuer sind. Der ÖPNV ist insbesondere für Bezieherinnen und Bezieher von Transferleistungen kaum erschwinglich. Das Berliner Sozialticket kostet 36 Euro im Monat, im ALG II-Regelsatz sind jedoch nur 25 Euro dafür vorgesehen. Wir wollen das Sozialticket daher auf diesen Betrag senken.

Oliver Friederici, MdA, Fraktion der CDU: Wir setzen uns dafür ein, dass die Verkehrsunternehmen verstärkt um Stammkunden werben (Abos). Die in der Vergangenheit immer wieder diskutierten Fahrpreiserhöhungen haben für sehr viel Unmut unter den Nutzern des ÖPNV gesorgt. Mit der jetzigen Regelung gibt es eine gewisse Planungssicherheit sowohl für die Kunden als auch für die Verkehrsbetriebe. Bei künftigen Fahrpreiserhöhungen ist verstärkt der Fokus auf die Einzel-, Tages- und Wochentickets zu legen und weniger auf die Zeitkarten, um die Berlinerinnen und Berliner weniger zu belasten.

Harald Wolf, MdA, Fraktion Die Linke: Nein, es darf keinen Automatismus jährlicher Fahrpreiserhöhungen geben. Berücksichtigt man das Berliner Haushaltseinkommen, liegt der kaufkraftbereinigte Preis der Umweltkarte im Vergleich mit anderen Verkehrsverbänden im oberen Drittel. Auch deshalb lehnen wir es ab, dass Stammkunden durch überdurchschnittliche Preiserhöhungen beim Umweltabo besonders belastet werden. In der nächsten Legislaturperiode wollen wir die Fahrpreise in einem ersten Schritt stabil halten und perspektivisch senken.



Den Preis für das Sozialticket in Berlin (Monatskarte AB) wollen Stefan Gelbhaar, Harald Wolf und Dennis Buchner von jetzt 36 auf 25 Euro senken. (Foto: IGEB)



Stefan Gelbhaar (Foto: B90/Grüne)



Oliver Friederici (Foto: Foto: CDU)



Harald Wolf (Foto: fotostudio-charlottenburg)



Gestiegene Kosten bei der BVG müssen durch höhere Landeszuschüsse und steigende Fahrgastzahlen ausgeglichen werden. Gleichzeitig müssen die Möglichkeiten zur Kostensenkung z. B. durch konsequente Ampelvorrangschaltungen und den Ausbau von Busspuren genutzt werden. Wir setzen uns für eine Ausweitung des Anspruches auf das Sozialticket für Menschen ein, die Wohngeld beziehen, und wollen den Preis für das Sozialticket auf 25 Euro senken.

Dennis Buchner, Landesgeschäftsführer des Landesverbandes der SPD: Eine Anpassung der Fahrpreise/Tarife im ÖPNV ist mittlerweile an einen Preisindex gekoppelt und wurde in der Vergangenheit keineswegs an jedem Jahresanfang vorgenommen. Die VBB-Fahrpreise sind im Bundesvergleich sehr moderat und sozialverträglich. Die SPD plant, die Monatskarte AB im Abonnement bis Ende des Jahres 2020 stabil zu halten. Der Preis für das Berlin Ticket S soll schrittweise auf 25 Euro gesenkt werden.

Für wie wichtig halten Sie den Neubau von Straßenbahnstrecken? Wo sehen Sie die größte Dringlichkeit?

Stefan Gelbhaar, Bündnis 90 / Die Grünen: Beim Neubau von ÖPNV-Strecken hat die Straßenbahn für uns Priorität. Die Straßenbahn ist ein attraktives und modernes Verkehrsmittel, das von immer mehr Berlinerinnen und Berlinern angenommen wird. Sie ist leistungsstark und umweltfreundlich. Der Neubau von Tram-Strecken ist mit verhältnismäßig geringen Kosten und - bei ordentlicher Handhabung - überschaubaren Bauzeiten verbunden. Wir wollen jährlich durchschnittlich weitere zehn Kilometer Straßenbahnnetz planen. Wir drängen auf neue, leistungsfähige Linien wie die Verlängerung der M 4 über den Potsdamer Platz hinaus oder auch die Verlängerung der M 10 bis zum Hermannplatz. Neue Stadtgebiete wie das Kurt-Schumacher-Quartier in Tegel wollen wir vorzugsweise über die Tram anbinden. Beginnen wollen wir mit der Planung für die Strecken Alexanderplatz--Kulturforum--Rathaus Steglitz, Pankow--Turmstraße--Mierendorffplatz, Warschauer Straße--Hermannplatz und Wittenbergplatz/Zoo--Potsdamer Platz--Hermannplatz--Schöneeweide. Außerdem sollen Lückenschlüsse wie die Strecke vom S-Bahnhof Mahlsdorf zur Rieser Straße die Straßenbahnstrecken in den Außenbezirken attraktiver machen. Gerade die Außengebiete sollen durch eine bessere Anbindung profitieren, etwa durch die Verlängerung der Tram von Johannisthal bis zum Zwickauer Damm. Darüber hinaus wollen wir konsequent den Straßenbahn- wie den Busverkehr beschleunigen und die freiwerdenden Kapazitäten für Taktverdichtungen nutzen. Alle Beispiele zeigen, dass mit jeder Taktverdichtung das Fahrgastaufkommen steigt. Dieser Schritt ist also für die Qualität des Angebots ein Muss und zugleich ein Gebot der Wirtschaftlichkeit.

Oliver Friederici, CDU: Das Straßenbahnnetz ist dort, wo es sinnvoll ist, zu erweitern. Wir treten ein für die Verlängerung der Straßenbahn von Schöneeweide nach Adlershof.

Harald Wolf, Die Linke: Der Ausbau und die Erweiterung des Straßenbahnnetzes ist für uns das Schlüsselthema beim Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs. Die Priorität muss dabei auf der Umstellung stark frequentierter Metro-Buslinien auf den Straßenbahnbetrieb liegen. In der kommenden Legislaturperiode wollen wir insbesondere die Aufnahme konkreter Planungen für Erweiterungen der

Straßenbahnlinien nach Steglitz, zum Schlesischen Tor in Kreuzberg, zum Flughafengelände nach Tegel und für den Lückenschluss in Hellersdorf-Mahlsdorf sowie den Bau von Erweiterungen zum Kulturforum und nach Moabit.

Dennis Buchner, SPD: Der Neubau/die Verlängerung von Straßenbahnlinien ist verkehrspolitisch sinnvoll und im Vergleich von z. B. U-Bahn-Neubaumaßnahmen (siehe nachfolgende Frage/Antwort) kostengünstig. Folgende Strecken haben für uns Priorität: - Ostkreuz, M 10 (Hauptbahnhof--U-Bahnhof Turmstraße) und Verlängerung Linien 60/61 in Adlershof.

Mittel- bis langfristig verfolgt die SPD auch das Ziel, die Strecke Alexanderplatz--Kulturforum zu realisieren.

Für wie wichtig halten Sie die Verlängerung von U-Bahn-Strecken? Wo sehen Sie dafür Bedarf?

Stefan Gelbhaar, Bündnis 90 / Die Grünen: Der Bau neuer U-Bahn-Strecken ist im Vergleich zur Straßenbahn relativ teuer und langwierig. Daher hat der Ausbau der Straßenbahn für uns Priorität. Ausnahmen kann es bei kleineren, effizienten Lückenschlüssen oder Verlängerungen geben, zum Beispiel vom U- und S-Bahnhof Pankow nach Pankow Kirche.

Oliver Friederici, CDU: Das Netz der Berliner U-Bahn sollte auf folgenden Strecken erweitert werden: - U 1 von der Warschauer Straße zum Ostkreuz, Prüfung der U 2 bis zum Falkenhagener Feld, Prüfung der U 2 bis zur Pankower Kirche, Lückenschluss der U 3 von Krumme Lanke zum Mexikoplatz, Prüfung der U 5 vom Hauptbahnhof zur Turmstraße, Prüfung der U 6 bis zum Flughafen Tegel, Planung der U 7 vom Bahnhof Rudow zum BER, Prüfung der U 7 bis zur Siedlung Heerstraße Nord, Verlängerung der U 8 von Wittenau in das Märkische Viertel, Prüfung der U 9 vom Rathaus Steglitz bis Lankwitz.

Harald Wolf, Die Linke: Unsere Priorität liegt eindeutig beim Ausbau der Straßenbahn. Planungen für U-Bahn-Verlängerungen würden Planungskapazitäten binden, die dringend für den Ausbau des Straßenbahnnetzes gebraucht werden. U-Bahnen sind in der Planung aufwendiger, im Bau und Betrieb teurer als die Straßenbahn. Deshalb wollen wir keinerlei Planung von U-Bahn-Verlängerungen in der nächsten Legislaturperiode.

Dennis Buchner, SPD: Wir prüfen mittelfristig sinnvolle Erweiterungen des U-Bahn-Netzes, jedoch ist der Neubau bzw. die Verlängerung von U-Bahn-Strecken sehr kostenintensiv und kann angesichts begrenzter Haushaltsmittel nur äußerst begrenzt realisiert werden. Die aktuell wichtigste Neubaumaßnahme im Berliner U-Bahn-Netz ist die Verlängerung der U-Bahn-Linie U 5 über den Alexanderplatz zum Hauptbahnhof und damit die Anbindung östlicher Stadtgebiete an die Mitte

Berlins.

Was halten Sie von der Idee der S-Bahn Berlin GmbH, von Berlin nach Nauen eine Express-S-Bahn fahren zu lassen, die zwischen Westkreuz und Berlin-Spandau nicht hält?

Stefan Gelbhaar, Bündnis 90 / Die Grünen: Wir unterstützen die Idee, das Havelland und Teile Spandaus besser an die Berliner Innenstadt anzubinden. Wir setzen uns für eine detaillierte Untersuchung des notwendigen Infrastrukturausbaus und der Kosten ein, um nunmehr endlich mit der Planung und nachfolgend dem Ausbau beginnen zu können. Die Express-S-Bahn-Variante hat die vorher zwischen Berlin und Brandenburg verhärtete Debatte belebt und ist in die Prüfungen auf jeden Fall mit einzubeziehen.

Oliver Friederici, CDU: Seit vielen Jahren wird sehr kontrovers über eine Verlängerung der S-Bahn über den Bahnhof Spandau hinaus in Richtung Westen diskutiert. Eine Stummel-S-Bahn parallel zu anderem ÖPNV nur bis zur Landesgrenze Berlins lehnen wir ab. Notwendig ist, die berechtigten Interessen von Nutzern (zum Beispiel Mehrwert der Linie, Zubringerfragen) und Anwohnern (bspw. Lärmschutz, Parkplatzsuchverkehr) genauso in Einklang zu bringen wie die Interessen der Länder Berlin und Brandenburg. Viele der in der Vergangenheit diskutierten Varianten erfüllten diese Kriterien nicht. Das aktuell diskutierte Konzept einer Express-S-Bahn und einer Classic-S-Bahn nimmt einige dieser Sorgen auf. Dennoch gilt, dass die gute Regionalverkehrsverbindung mit dem Havelland erhalten bleiben muss. Ein Ausspielen von Regionalbahn und S-Bahn darf es nicht geben. Insofern halten wir jene Pläne, die S-Bahn zu verlängern, nur unter folgenden Prämissen für unterstützenswert:

- Die Verbindung reicht mindestens bis nach Falkensee.

Der existierende Regionalverkehr wird nicht eingeschränkt.
Der Lärmschutz für die Anlieger wird deutlich verbessert.

Harald Wolf, Die Linke: Den Vorschlag einer Express-S-Bahn nach Nauen halten wir für eine grundsätzlich gute Idee.

Dennis Buchner, SPD: Über die Kosten und den Nutzen dieser Verbindung wird noch zu entscheiden sein.

Befürworten Sie den Wiederaufbau der Stammbahn Berlin--Potsdam für den Regionalverkehr? Und was halten Sie von der Idee des DB-Konzernbeauftragten für Berlin, Herrn Kaczmarek, als erste Maßnahme die Züge der RB 33 von Berlin-Wannsee auf dem vorhandenen Wannseebahngleis über Berlin-Zehlendorf nach Rathaus Steglitz fahren zu lassen?

Stefan Gelbhaar, Bündnis 90 / Die Grünen: Wir setzen uns angesichts der aktuellen Bevölkerungsentwicklung für eine Bedarfsprüfung und natürlich für eine langfristige Trassensicherung ein. Sofern die Bedarfsprüfung ergibt, dass mit einem Wiederaufbau nicht in den nächsten 10 Jahren zu rechnen ist, wollen wir mögliche Zwischennutzungen prüfen.

Oliver Friederici, CDU: Ja. Der Verkehr zwischen Berlin und Potsdam wächst dynamisch. Auf der Stadtbahn über Zoo und Hauptbahnhof fahren stündlich fünf Regionalzüge und sechs S-Bahnen nach Potsdam. Zusammen mit den diversen Fernzügen und anderen Regionalverbindungen ist die Stadtbahn damit ausgelastet bis überlastet. Weiteres Wachstum im Korridor Berlin/Potsdam - beide Städte wachsen - wird demnach nur auf einer wieder in Betrieb genommenen Stammbahn stattfinden können. Bis dahin ist eine Verlängerung der RB 33 von Wannsee bis Steglitz (dort müsste ein provisorischer Bahnsteig errichtet werden) auf dem bestehenden Gütergleis ein guter Einstieg. Die Trassenkosten von ca. 56 Euro je Fahrt wären überschaubar, die Regionalbahn würde so einen Nutzen auch für die Berlinerinnen und Berliner entfalten und das Einkaufsgebiet Schloßstraße direkt mit dem Umland verbinden.

Harald Wolf, Die Linke: Wir befürworten den Wiederaufbau der Stammbahn. Den Vorschlag, die RB 33 von Wannsee auf dem Wannseebahngleis über Zehlendorf nach Rathaus Steglitz fahren zu lassen, unterstützen wir.

Dennis Buchner, SPD: Die SPD befürwortet den Wiederaufbau der Stammbahn. Hierfür sollen auch Bundes- und EU-Mittel beantragt und verwendet werden.

[Bild]201604_wahl_06.jpg|Insbesondere Stefan Gelbhaar und Harald Wolf befürworten, den auf dem Flughafen Tegel nach seiner Aufgabe geplanten neuen Stadtteil mit der Straßenbahn zu erschließen.|Abb: Auszug aus dem Masterplan für die Nachnutzung des Flughafens Tegel der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt|Karte|Bild] **Auf dem Gelände des heutigen Flughafens Tegel soll eine moderne Stadt mit Wohnungen, Arbeitsplätzen und Hochschule entstehen. Wie kann bzw. sollte diese mit elektrischen Bahnen erschlossen werden?**

Stefan Gelbhaar, Bündnis 90 / Die Grünen: Wir setzen uns dafür ein, das neue Quartier auf dem Flughafengelände in Tegel bevorzugt mit der Straßenbahn zu erschließen.

Oliver Friederici, CDU: Wir setzen uns für die Realisierung des dann ehemaligen Flughafenstandortes in Tegel als innovativen Forschungs- und Industriepark ein. Es ist zu prüfen, welche schienengebundenen Möglichkeiten wirtschaftlich darstellbar sind.

Harald Wolf, MdB, Die Linke: Wir schlagen folgende Straßenanbindung vor: S- und U-Bf Jungfernheide--Tegeler Weg--Kurt-Schumacher-Damm--südwestlich und nördlich um das heutige Abfertigungsgebäude des Flughafens Tegel--Kurt-Schumacher-Damm--U-Bf Kurt-Schumacher-Platz.

Dennis Buchner, SPD: Die verkehrliche Anbindung dieses Areals, auch im Rahmen des ÖPNV, muss gesichert werden. Derzeit laufen die Planungen für die weitere Entwicklung und Anbindung nach Schließung des Flughafens Tegel.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003977>.

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