

30.09.2005

## **Verkehrspolitik**

-CS-

**Claudia Hämmerling**, verkehrspolitische Sprecherin, erklärt:

### **Zehn verkehrspolitische Fehler des Senats**

Auch unter Rot-Rot warten wir vergebens auf eine verkehrspolitische Wende, die diesen Namen wirklich verdient. Trotz schrumpfender Fördermittel entwickelt der Senat keine alternativen zur Finanzierung für den künftigen öffentlichen Personennahverkehr.

Vor die Entscheidung gestellt, ob Individualverkehr oder Umweltverbund zu fördern ist, fällt die Entscheidung zugunsten des Autoverkehrs.

An diesem Manko ändern auch kleinteilige Zugeständnisse an den Fahrradverkehr und diverse Absichtserklärungen nichts. Richtungsweisende Entscheidungen zugunsten von mehr Verkehrssicherheit und besseren Mobilitätsangeboten für Nicht-AutofahrerInnen fehlen ebenso wie ein schlüssiges Konzept zur künftigen Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Wenn Landesmittel zur Finanzierung des ÖPNV fehlen, muss eine Entscheidung getroffen werden, ob und wie der ÖPNV zu finanzieren ist. Diese Aufgaben wurden von anderen Städten längst erkannt. Der Berliner Senat drückt sich um diese unbequeme Diskussion.

Auch auf umweltpolitische Herausforderungen reagiert der Senat erst auf politischen Druck: Angesichts der Grenzwertüberschreitungen für Feinstaub wurden Fahrverbote zunächst ausgeschlossen und erst nach anhaltender Kritik der Umweltverbände in Erwägung gezogen.

Zehn Beispiele machen das Versagen des Senats deutlich:

1. Der Senat subventioniert die BVG und deren fragwürdige Unternehmenspolitik statt den ÖPNV für die BerlinerInnen. Beispiele hierfür sind

- die Fahrpreissteigerungen trotz der Verschlechterung des Angebots,
- die Abschaffung des Sozialtickets und dessen Wiedereinführung zu einem unsozialen Preis von inzwischen 33,50 Euro,
- die Angebotskürzungen in diesem Jahr um 8 Prozent der Personenwagenkilometer,
- erfolglose, aber teure unternehmerische Aktivitäten jenseits der Personenbeförderung (Berliner Fenster – Defizit von 20 Millionen Euro), Neubeschaffung unwirtschaftlicher Dieselsbusse mit drittklassigem Umweltstandard

- Zustimmung zu einem Tarifvertrag mit der BT, der dem Unternehmen die Wettbewerbsfähigkeit nimmt
- Keine Förderung des Wettbewerbs in öffentlichen Verkehrsmitteln

2. Der Regierende Bürgermeister akzeptiert die Politik von Bahn-Chef Mehdorn, dem der Börsengang der Bahn wichtiger ist als die Fahrgäste und der die Bahnhöfe Zoo und Ostbahnhof vom Fernverkehr abkoppeln will.

3. Der Hauptbahnhof wird zur WM keine Straßenbahnerschließung haben, weil der Senat die Straßenbahnanbindung an den Lehrter Bahnhof verschiebt, indem sie an den kaum durchsetzbaren Ausbau des Innenstadtringes koppelt wird.

4. Der Senat hat kein Konzept zum Ausverkauf der Bahnflächen entwickelt um sicherzustellen, dass künftig der Güterverkehr zurück auf die Schiene verlagert werden kann.

5. Der Senat betreibt den Durchstich der Französischen Straße für den Autoverkehr, ohne sein Versprechen einer gleichzeitigen Straßenbahnverlängerung zum Potsdamer Platz einzulösen.

6. Die Tangentialverbindung Ost wird aus EU-Mitteln gebaut, obwohl die dem Straßenneubau zugrunde liegenden Verkehrsprognosen überholt sind und die EU-Mittel wesentlich effizienter in Schulsanierungsprogrammen verwendet werden könnten.

7. Der Grunertunnel am Alexanderplatz wurde für 5 Millionen Euro saniert, obwohl er abgerissen werden soll. Zur Gegenfinanzierung wurde das Straßenbahnprojekt Alex II verschoben, so dass auch hier das Risiko einer WM-Baustelle besteht.

8. Mehr Verkehrssicherheit von FußgängerInnen bleibt ein Lippenbekenntnis:

- Derzeit werden die Ampelschaltungen nur unter dem Aspekt der Stauvermeidung, nicht zur gefahrloseren Straßenquerung für FußgängerInnen verändert.
- Mittel für die Verkehrserziehung wurden in die Verkehrslenkung umgeschichtet.
- Die EU-Mittel des Tellus-Projekts für Umweltschutz und Verkehrssicherheit werden für Handyparkprojekte, nicht aber für Verkehrssicherheitsprojekte ausgegeben.

9. Der Senat verfolgt kein schlüssiges Flugverkehrskonzept, sondern praktiziert den Eiertanz .

- Es gibt keinen Plan B zu der überdimensionierten Anbindung und dem Ausbau von BBI
- Es gibt keine rechtsverbindlichen Instrumente zur Schließung von Tempelhof und Tegel, nur vage Absichtsbekundungen.
- Statt in ein zusätzliches neues Terminal am künftigen Singleairport Schönefeld zu investieren, soll dies in Tegel geschehen.

10. Auch für mobilitätsbehinderte Menschen gibt es verkehrspolitisch wenig Grund zur Freude. Beschämend ist insbesondere, dass auch unter Regierungsbeteiligung der Linkspartei.PDS die meisten Umsteigeknotenpunkte im Osten der Stadt noch immer ohne Aufzug sind. Neben Ostkreuz betrifft das die Bahnhöfe Landsberger Alle, Frankfurter Allee und Lichtenberg.

Für das Wohl der AutofahrerInnen wird viel Geld ausgegeben, während die Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr schon jetzt gering ausfallen. Finanzierungskonzepte für künftigen ÖPNV fehlen gänzlich. Der Senat muss sich nicht nur entscheiden, wie er den Verkehr in Berlin in Zukunft organisiert, sondern vor allem wie er ihn finanziert. Daher wird er die öffentliche Diskussion zu Citymaut und Nahverkehrsabgabe führen müssen – ob er will oder nicht.