

18.11.2010  
Seite 1 von 6

## **VERKEHRSPOLITIK AUSSER KONTROLLE - DER STADTENTWICKLUNGSPLAN VERKEHR (StEP) VON ROT- ROT**

### **Bewertung**

Der Entwurf des Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP) ist ein verkehrs- und finanzpolitischer Offenbarungseid. Dass die SPD-Senatorin Junge-Reyer angesichts der Schuldenbremse vor einem völlig ungeklärten Einnahmeszenario erneut einen Stadtentwicklungsplan Verkehr mit einem Sammelsurium von Einzelmaßnahmen auflistet, von denen höchstens ein Bruchteil realisiert werden können, zeigt ihre Plan- und Hilflosigkeit.

Das „Wünsch-Dir-Was-Konzept“ des letzten Planwerks soll weiter verfolgt werden. Dies zeigt, dass der Senat den Herausforderungen einer nachhaltigen Verkehrs- und Finanzpolitik nicht gewachsen ist.

Die Untersetzung des StEP mit Einzelmaßnahmen ist widersprüchlich. Einige Maßnahmen sind unvereinbar mit den übergeordneten verkehrs- und klimapolitischen Zielen. Für sie besteht kein Bedarf und sie sind nicht zu finanzieren. Der StEP ist ein Katalog der Beliebigkeit. Für alle ist etwas dabei und jeder und jede darf sich etwas aussuchen. Die InitiatorInnen hoffen, dass klammheimlich am Straßenneubau festgehalten werden kann - so wie in den vergangenen Jahren. Diese Art Verkehrspolitik wird an einer verrottenden Infrastruktur und der Schuldenbremse scheitern.

### **Aufgabenstellung des StEP**

In der Abstraktionsebene erscheint das vorliegende Planwerk ebenso schlüssig wie sein Vorgänger. Die Grundsätze: Verträgliche, klimafreundliche Mobilität, niemand wird ausgegrenzt, Vorrang für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, für Bus und Bahn, Senkung der Unfallzahlen. Der Autoverkehr soll um sieben Prozent gesenkt werden und im Jahr 2025 von allen Mobilitätsarten nur noch 25 Prozent ausmachen.

18.11.2010  
Seite 2 von 6

Die Bilanz aus dem alten StEP ist ernüchternd: Die Ziele, die sich der Senat bei der Verkehrssicherheit, bei der Reduzierung der Emissionen und der Erreichung eines stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs gesetzt hatte, wurden verfehlt und das, obwohl der Kfz-Bestand seit 2002 rückläufig ist. Sowohl im Schienennetz als auch im Straßennetz hat sich ein riesiger Instandhaltungsrückstau aufgebaut.

## **Dem Planwerk fehlt die Finanzierungsgrundlage**

Die Stärke des neuen Planwerks ist, dass es sich erstmalig mit Thema Finanzierung beschäftigt. Das offenbart aber zugleich seine größten Schwächen. Der Finanzierungsbedarf für die kommenden 15 Jahre beträgt 7.475 Mio. Euro die Einnahmeerwartungen nach dem mittleren Einnahmeszenario nur 7.000 Mio. Euro – es klafft eine Differenz von 475 Millionen Euro. Es ist alternativlos, für die Aufrechterhaltung der Verkehrsinfrastruktur und des Mobilitätsangebots neue Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen. Gut ist, dass es erstmalig eine grobe Übersicht über den Finanzbedarf für die großen Ausgabenblöcke gibt .

Der Stadtentwicklungsplan konstatiert einen riesigen Instandhaltungsrückstau. 20 Millionen Euro mehr als früher sollen in die Sanierung der Berliner Straßen fließen. 50 Millionen Euro mehr als bisher soll die BVG für die Sanierung des Schienennetzes und der U-Bahntunnel erhalten. Im Klartext: Rot-Rot hat die letzten Jahre das Berliner Bahn- und Straßennetz zugunsten des Straßenneubaus verrotten lassen. Die Finanzierungsübersicht beinhaltet Maßnahmen wie Grundinstandsetzung von Straße und Schiene, Bezahlung der BVG- und S-Bahnverkehrsleistungen, U55-Verlängerung aber auch Straßenbahnprojekte und ÖPNV-Investitionsvorhaben des Landes. Der Finanzbedarf über 15 Jahre liegt bei 7.212 Millionen Euro für Unabweisbares. Darüber hinaus gibt es einen „weiteren Mittelbedarf“ von 263 Millionen Euro für Rad- Fußverkehr, Einlösung der Entlastungsdividende (Kompensation der A 100) sowie weitere Straßen- und Straßenbahnneubaumaßnahmen.

Es gibt keine Antwort darauf, wie der Senat das „Wünsch-dir-was-Programm“ finanzieren will.

## **Einige Einzelmaßnahmen widersprechen dem Ziel – ein roter Faden fehlt**

Das Paket der Einzelmaßnahmen erfüllt scheinbar alle Wünsche und Ziele: Straßenbahn, Straßenbau, Radverkehrsförderung bis hin zu den Großprojekten S21, U55, A 100.

### Straßenneubau

Unverantwortlich sind vor allem die geplanten Straßenneubaumaßnahmen für mehr als 250 Millionen Euro. Dabei sind die Kosten, die für die Einbindung der A 100 in das Verkehrsnetz erforderlich sind, noch nicht berücksichtigt. Das ist völlig überflüssig, wenn es das erklärte Ziel ist, den motorisierten Individualverkehr um sieben Prozent auf ein Viertel aller Verkehrsarten zu reduzieren. Mit Straßenneubau wird der motorisierte Individualverkehr gefördert, statt reduziert.

### Neue Straßenbahntrassen

Die Straßenbahnpläne sind keine Überraschung. Sie sind überwiegend identisch mit dem letzten StEP, da der Senat im Gegensatz zum Straßenbau bei der Straßenbahn so gut wie keine der Maßnahmen umgesetzt hat. Die Straßenprojekte dagegen wurden überwiegend planfestgestellt und gebaut. Dass die Straßenbahn vor dem jetzigen finanziellen Hintergrund mit Vorrang betrieben werden soll, ist unglaublich. Immerhin erfordern die Trampläne ca. 140 Millionen Euro Investitionen. Finanzielle Spielräume für neue Straßenbahntrassen wird es nur geben, wenn durch die Steigerung der Fahrgastzahlen und die Einsparung von Parallelverkehr ein betriebswirtschaftlicher Vorteil entsteht.

### Radverkehr

Für den Fahrradnetzausbau sind 100 Millionen Euro vorgesehen. Die kostenaufwendigen Maßnahmen könnten immerhin teilweise als Straßenumbaumaßnahmen im Rahmen der Grundinstandsetzung erfolgen. Diese wären in der Finanzbedarfsplanung enthalten. Strategien zur kostengünstigen Verbesserung der Bedingungen für den Rad- und Fußgängerverkehr - wie z.B. die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen - fehlen

18.11.2010  
Seite 4 von 6

völlig. Dabei besitzen gerade solche kostenlosen Maßnahmen ein großes Potenzial, die gesteckten Ziele hinsichtlich der Stärkung des Rad- und Fußgängerverkehrs zu erreichen.

### Großprojekte

Das Großprojekt U55 ist eine finanzpolitische Erblast. Es wird noch mindestens 383 Millionen Euro aus dem Landeshaushalt verschlingen und beraubt Berlin so der finanziellen Spielräume für kleinteilige aber wirkungsvolle Verbesserungen des Verkehrsnetzes. Die Lehren aus dieser Fehlentscheidung zieht der Senat im StEP nicht. An Großprojekten wie der S21 und der A 100 wird stur festgehalten.

### Entlastungsdividende

Die im Zusammenhang mit dem Weiterbau der A 100 zugesagten Maßnahmen zur Verbesserung des Umweltverbundes sind nur ganz allgemein beschrieben. Ein Finanzierungskonzept hierfür gibt es nicht. Das entspricht dann akkurat dem Einnahmeszenario, nach dem sowieso kein Geld dafür vorhanden ist. Es handelt sich also um ein leeres Versprechen.

### Ausgewählte effektive Maßnahmen ohne großen Finanzierungsbedarf

Dass die Transitverkehrswirkung der Berliner Autobahnen endlich ermittelt werden sollen, ist gut. Dass das nicht vor dem Autobahnbau geschehen ist, ist verantwortungslos. Immerhin gibt es Indizien, dass die Strategie der Verkehrsbündelung schon jetzt ihre Grenzen überschritten hat. Seit Inbetriebnahme der A 113 gibt es am Britzer Tunnel 173 mal im Jahr Verkehrseinschränkungen und Staus. Vorher passierte das nur zwölf mal im Jahr. Es ist unsinnig, die A 100 weiter zu bauen und damit den Durchgangsverkehr durch die Umweltzone, durch Friedrichshain und Pankow zu forcieren und das Verkehrsaufkommen an drei der gefährlichsten Unfallschwerpunkte zu erhöhen.

Viel zu wenig beachtet sind auch die Chancen und die Bedeutung neuer Kommunikationstechnologien auf den Einfluss des Mobilitätsverhaltens. Die Verknüpfung

18.11.2010  
Seite 5 von 6

von iPhone, GPS-Technik und intelligenter Verkehrslenkung schaffen nicht nur bessere Verkehrsbedingungen für den Straßenverkehr. Sie können einen radikal vereinfachten Zugang zu Bus und Bahn ermöglichen und die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel in Kombination mit Leihfahrzeugen ermöglichen. Die Entwicklung entsprechender Angebote und ihre Anwendung sind ein unausgeschöpftes Potenzial an neuen Arbeitsplätzen.

## **Forderungen an den Senat**

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen fordert, den Entwurf des Stadtentwicklungsplan unter folgenden Gesichtspunkten zu konkretisieren und zu ändern:

- Einnahmequellen der Bundesfinanzierung sind zu überprüfen und zu sichern, ggf. sind Bundesratsinitiativen zum Bundesverkehrswegeplan, Entflechtungsgesetz etc. zu ergreifen (Statt A 100 finanzielle Mittel für Netzergänzung, Umweltverbund, Lärmschutz etc.)
- Einnahme-/Sparpotenziale durch Ausschreibung und Senkung der Bestellerentgelte sind zu überprüfen (S-Bahn-Vertrag)
- Es muss der Grundsatz gelten, dass Grundinstandhaltung grundsätzlich Vorrang vor Neuinvestitionen hat
- Einzelmaßnahmen sind hinsichtlich ihrer Zielerreichungsgenauigkeit zu bewerten und eine Rangfolge ist aufzustellen
- Diejenigen Projekte sind mit Vorrang betreiben, die zu betriebswirtschaftlichen Einspareffekten führen (Busspuren, Vorrangschaltungen, Investitionen in Tramlinien mit hohem Fahrgastpotenzial und Einsparpotenzial bei Betriebskosten der BVG)
- Entwicklung und Anwendung moderner Technologien zur Vereinfachung und Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Verkehrssysteme sind in Kombination mit einer INTELLIGENTEN Verkehrslenkung zu entwickeln und einzuführen
- Aufklärungsarbeit ist zu leisten, um überzogene Erwartungen zu dämpfen – Die

# PRESSESERVICE



**Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin**  
Pressestelle

Niederkirchnerstraße 5, 10111 Berlin  
T +49 (0)30 . 2325 2450/51  
F +49 (0)30 . 2325 2409  
pressestelle@gruene-fraktion-berlin.de  
www.gruene-fraktion-berlin.de

18.11.2010  
Seite 6 von 6

## BerlinerInnen auf dem Konsolidierungskurs mitnehmen

Der vorgelegte Entwurf hat deutlich gemacht, dass dem Senat der Überblick über die Verkehrsfinanzierung fehlt. Wir fordern Rot-Rot auf, in einem Nachtragshaushalt ein realistisches Finanzierungsszenario für die konkret geplanten Maßnahmen offen zu legen. Ein Weiterwursteln wie bisher kann sich die Stadt nicht leisten.