

Stammtisch 2005 "Verkehrspolitik in Berlin"



Bernd Frischgesell

Am 25. August 2005 veranstalteten die Fördergemeinschaft und die Bezirksgruppe Berlin im Berliner Abgeordnetenhaus einen Gedankenaustausch mit der Senatorin Junge-Reyer.

Nach der Begrüßung durch den Vorsitzenden der GF VSVI, Herrn Dipl.-Ing. Veit Löser, tauschten ca. 100 Mitglieder aus Berlin und Brandenburg konzentriert den einleitenden Ausführungen der Senatorin. Dann folgten Koreferate der Herren Dipl.-Ing. Marco Ilgeroth für die Baukammer Berlin, Prof. Dr.-Ing. Lutz Beckmann als Verkehrswissenschaftler und Dr. Eberhard Waldau vom ADAC Berlin-Brandenburg.

Die Senatorin führte zunächst zur Systematik des kürzlich veröffentlichten Stadtentwicklungsplanes (StEP)-Verkehr aus, welche Rahmenbedingungen das Mobilitätsverhalten der Menschen beeinflussen. Dazu gehören

1. die Bevölkerungsentwicklung in der Region Berlin-Brandenburg, insbesondere der "Zuwachs" von alten und sehr alten Menschen
2. die wirtschaftliche Entwicklung z.B. durch Wegbrechen der Produktionsstandorte mit einhergehender Änderung der Gütertransporte
3. die räumliche Entwicklung in der Region Berlin mit Innenstadt und kurzen Wegen einerseits, der engere Verkehrsraum in Brandenburg mit Pendlerströmen andererseits
4. Fortschritte in der Telekommunikation
Änderung des "körperlichen" Austausches von Gütern und Menschen - auch global.

Anschließend trug die Senatorin ausgewählte aber signifikante Aussagen und Strategien des StEP-Verkehr vor, u. a.:

- Der Straßenverkehr in Berlin verringere sich.
- Es gebe keine großen Staus.
- Das Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs in Berlin habe eine hohe Qualität; die Nutzerzahlen stiegen jedoch nicht.

- Der nichtmotorisierte Individualverkehr (NMIV) (Rad, Fuß) habe zugenommen.
- Investitionen in den Bestand von Verkehrsanlagen bekämen Vorrang vor Neubauten.
- Bestimmte Netzschlüsse A 113, A 100 würden weitergeführt.
- Der Lehrter Bahnhof/Hauptbahnhof sei ein großer Gewinn für die Stadt.
- Die Organisation des Verkehrs werde künftig besser gesteuert (VRZ).
- Die Untersuchung zur Bestimmung von notwendigen Geschwindigkeitsbeschränkungen ($V_{\max} = 30 \text{ km/h}$) auf Hauptverkehrsstraßen habe ergeben, dass dafür nur eine Gesamtstreckenlänge von 7 - 8 km in Frage käme.
- Der Luftreinhalteplan (LRP) werde ab 2008 gelten (Plakettenlösung für erlaubtes Einfahren in definierte Bereiche).
- Sie sei gegen eine innerstädtische Maut.
- Sie erwarte den zügigen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für den Flughafen BBI.

Herr Prof. Dr.-Ing. Beckmann betonte in seinem Koreferat, dass er sich als Fachmann und Wissenschaftler der politischen Ebene zur Verfügung stelle und den StEP-Verkehr allein auf seine Korrektheit in der Methodik geprüft habe. Er halte z.B. das verwendete Datenmaterial zum Teil für veraltet bzw. nicht schlüssig. Es gebe in Berlin seit 1998 keine aktualisierten Verkehrsdaten. Die formulierten Ziele seien zum Teil neu, zum Teil widersprächen sie sich. Es fehle eine logische und erforderliche Gewichtung.

Die Entlastung der Innenstadt (modal split 80:20) stehe seit Jahren in der Debatte, ohne dass sich etwas wirklich ändere. Die gepriesene Parkraumbewirtschaftung bewirke eher mehr Verkehr, weil jeder Parkplatz mehrmals umgeschlagen werde. Der Neubau mehrerer tausend privater Stellplätze verhindere den Umstieg der Verkehrsteilnehmer auf den ÖPNV. Die Zahl der Unfälle nehme kaum noch ab. Die Luftbelastung durch (Fein-)Staub und schädliche Gase steige konsequenzlos.

Er biete seine "fachkundige Hand" zur Hilfe an.

Herr Dip.-Ing. Ilgeroth wünscht sich mehr Transparenz beim Umgang zwischen Verwaltung und verkehrsrelevanten Verbänden. Er halte die Aussage im StEP, der Kfz-bezogene Straßenfinanzierungsanteil werde mehrheitlich und mithin ungerechterweise von den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern getragen, für falsch. Eher das Gegenteil sei der Fall. Im Übrigen seien Verkehrsausgaben als Daseinsvorsorge zu betrachten und deshalb von der Gemeinschaft zu tragen. Verkehr könne Verkehr kostendeckend finanzieren.

Die viel zu geringen Instandhaltungsaufwendungen für Straßen bedeuteten fahrlässigen Umgang mit Volks-/Allgemeinvermögen und auch eine Verletzung des Artikels 14 GG, nach dem Eigentümer verpflichtet seien, ihren Gebrauch des Eigentums der Allgemeinheit dienen zu lassen. Der Landesrechnungshof habe 2005 festgestellt, dass der Unterhaltungsrückstand auf Straßen seit 1993 ca. 445 Mio. € betrage. Der jährlich zur Verfügung gestellte Betrag sei um ein vielfaches geringer als der Bedarf. Dieser müsse endlich mittels in anderen Bundesländern schon lange gebräuchlicher Zustandserfassung und -bewertung definiert werden.

Stammtisch 2005 "Verkehrspolitik in Berlin"

Herr Dr. Waldau verwies zunächst auf die Zusammensetzung des sog. Runden Tisches, der als Expertenteam den StEP- Aufstellungsprozess begleitet hat. Die Heranziehung von 17 Umweltvertretern und nur 3 Autovertretern sei extrem ungleichgewichtig gewesen und habe keine objektiven Ergebnisse erwarten lassen können. Insbesondere die Definition des sog. "stadtverträglichen Verkehrs" sei überhaupt nicht eindeutig. Der Terminus bestimme aber weite Teile des StEP. Er sei durchaus für eine ausgewogene Aufteilung des ÖPNV und des IV.

Der Anspruch des StEP in seiner jetzigen Fassung, mittel- und langfristig „verkehrspolitisches Kursbuch“, gar "Handlungsanweisung" zu sein, müsse in Frage gestellt werden.

Es bestehe z. B. die große Gefahr der Umsetzung der Teilstrategien in der falschen Reihenfolge der Maßnahmen. Die Anziehungskraft der Stadt, also auch ihre Wirtschaftsentwicklung, würde Schaden nehmen, wenn die vorgesehenen restriktiven Maßnahmen konsequent vollzogen würden. Die Innenstadt müsse für jeden weiterhin auch mit dem Pkw erreichbar sein.

Auch Herr Dr. Waldau ging auf das Missverhältnis von straßenverkehrsbezogenen Einnahmen und Ausgaben ein.

So hätten die Kfz-bezogenen Steuereinnahmen des Landes im Jahre 2004 317,3 Mio. € betragen, die Ausgabe für die Straßen aber nur ca. 24 Mio. €, obwohl der Bedarf bei ca. 80 Mio. € liege.

Die Senatorin gab zu verstehen, dass ihr der Fehlbedarf im Verkehrsbereich durchaus bekannt sei. Sie unterliege aber den Haushaltszwängen des Landes Berlin.

Herr Dr. Großhans wies auf die katastrophalen Folgen unterlassener Instandhaltung der Straßeninfrastruktur hin. "Nur reiche Staaten könnten sich schlechte Straßen leisten", weil sie den damit exorbitant steigenden Nachholbedarf befriedigen könnten.



Straßen in Berlin 2005

Herr Prof. Lindner betonte die Wichtigkeit leistungsfähiger Verkehrsanlagen für die Verkehrssicherheit der Nutzer.



v. l. Ruhender Verkehr in Berlin 2005
Berliner Symbole 2005

Angesichts des engen Zeitrahmens der Veranstaltung konnten viele Aspekte des StEP-Verkehr, wie z. B. die Strategien für den Wirtschaftsverkehr, Verkehrssicherheitsfragen, Verkehrslenkung, geplante Restriktionen, politische "Vorgaben", nicht angesprochen werden.

Frau Junge-Reyer war sich dessen bewusst und bot weitere vertiefende Gespräche an.

Sie bedankte sich für den fair geführten Austausch und bekam aufrichtigen Beifall.

Der Abend endete für die Mitglieder nach einem kleinen Imbiss.

Kleine Schmunzeleien

