

**PODIUMSDISKUSSION DES GF VSVI BERLIN-BRANDENBURG ZUM THEMA "VERKEHRSPOLITIK IN BERLIN" UNTER TEILNAHME DES ADAC BERLIN-BRANDENBURG UND DER BAUKAMMER BERLIN SOWIE DER SENATORIN FÜR STADTENTWICKLUNG, FRAU INGEBORG JUNGE-REYER**

Bernd Frischgesell und Markus Ilgeroth

Am 25. August 2005 veranstalteten die Fördergemeinschaft und die Bezirksgruppe Berlin des Vereins der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin-Brandenburg e.V. im Abgeordnetenhaus von Berlin eine Podiumsdiskussion mit der Senatorin Junge-Reyer. Geladene Podiumsteilnehmer waren neben der Senatorin die Herren Dr. Waldau vom ADAC Berlin-Brandenburg, Prof.- Dr.-Ing. Beckmann als Verkehrswissenschaftler, Herr Dipl.-Ing. (FH) Ilgeroth als Vertreter der Baukammer Berlin und als Moderator der stellv. Vorsitzende des VSVI Berlin-Brandenburg e.V, Herr Dipl.-Ing. B. Frischgesell.

Im Anschluss an die Begrüßung durch den Vorsitzenden der GF VSVI, Herrn Dipl.-Ing. Veit Löser, lauschten ca. 100 eingeladene Gäste aus dem Kreis der Mitglieder des VSVI aus Berlin und Brandenburg, aus der Brandenburgischen Ingenieurkammer, dem Bauindustrieverband Berlin-Brandenburg e.V., der Fachgemeinschaft Bau Berlin-Brandenburg e.V. sowie der Industrie- und Handelskammer konzentriert den einleitenden Ausführungen der Senatorin. Dann folgten Koreferate der weiteren Podiumsteilnehmer.

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

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

Anschließend trug die Senatorin ausgewählte aber signifi-

fikante Aussagen und Strategien des StEP-Verkehr vor, u. a.:

- 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
- (Vmax = 30 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, ebenfalls ein Mitglied der Baukammer Berlin, 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 widersprüchlich 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 konsequenzenlos. Er biete seine "fachkundige Hand" zur Hilfe an.

Herr Dip.-Ing. (FH) 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. Darüber hinaus ist dafür Sorge zu tragen, dass die zukünftig regelmäßig und in ausreichender Höhe zugewiesenen Unterhaltungsmittel zweckgebunden eingesetzt werden. Abschließend wurde noch festgestellt, dass vermehrte Investitionen in der Unter- und Erhaltung von Verkehrsanlagen einen wesentlichen Aufschwung für die Berliner Bauwirtschaft bewirken kann. Damit verbunden wäre eine Reduzierung der viel zu hohen Arbeitslosigkeit und das Land Berlin hätte vermehrt Gewerbesteuererinnahmen zu verzeichnen. Fachgerechte Instandhaltung bedeutet auch die Erhöhung der Effizienz, der Verkehrssicherheit und der Attraktivität aller Verkehrsanlagen.

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.

Nach einer anschließenden anregenden Diskussion zwischen den Podiumsteilnehmern und den Gästen gab die Senatorin zu verstehen, dass ihr der Fehlbedarf im Verkehrsbereich durchaus bekannt sei. Sie unterliege aber den Haushaltszwängen des Landes Berlin.

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.