

## Ohne Akzente und Prioritäten – Anmerkungen zur Koalitionsvereinbarung

Gleich beim zweiten Thema im Kapitel zum Verkehr, dem „Flughafen Willy Brandt“, findet sich regelrechter Unsinn. Eine schnelle Realisierung der **Dresdener Bahn**, ist, wenn überhaupt, nur ohne eine Tunnelführung zu erreichen. Wer einen Tunnel in Lichtenrade fordert, verursacht nicht nur sehr viel höhere Kosten, sondern auch massiven Zeitverzug, denn das Planfeststellungsverfahren müsste von vorne anfangen.

Das Kapitel „Verkehrsinfrastruktur stärken“ enthält ebenfalls Unsinn, aber auch Erfreuliches. Unsinn ist zum Beispiel, dass Planung und Bau der **S-Bahn-Linie S21** zu den „bereits finanziell gesicherten und begonnenen ÖPNV-Vorhaben“ gezählt werden. Denn diese Aussage trifft nur auf den Abschnitt vom Nordring zum Hauptbahnhof zu. Die Durchbindung vom Hauptbahnhof zum Potsdamer Platz, die der S21 erst eine verkehrliche Bedeutung gibt, ist noch lange nicht finanziell gesichert.

Gleich dahinter steht der nächste Unsinn: „Die Realisierung der folgenden weiteren Netzergänzungen wird technisch wie rechtlich vorbereitet und so weit wie möglich in dieser Wahlperiode begonnen: **Straßenbahnneubaustrecke** Alexanderplatz zum Kulturforum (nach Fertigstellung der U-Bahn-Linie 5)“. Da die U5 wahrscheinlich erst 2020 fertig wird, kann mit dieser Rahmensetzung die so wichtige Verlängerung der Straßenbahn zum Potsdamer Platz/Kulturforum mit Sicherheit nicht mehr in der 2016 endenden Wahlperiode begonnen werden.

Erfreulich sind demgegenüber die Nennungen der Straßenbahnneubaustrecken vom Hauptbahnhof zur Turmstraße sowie von der Wissenschaftsstadt Adlershof zum Bahnhof Schöneweide und die Straßenbahnanbindung des Bahnhofs Ostkreuz. Die Verlängerung von Adlershof ist zwar längst nicht die wichtigste im Berliner Netz, aber die preiswerteste und am schnellsten zu realisierende. Denn für deren Trasse ist beim Straßenbau schon viel Geld ausgegeben worden. Außerdem wird der Lückenschluss zur Steigerung der Fahrgastzahlen auf den Straßenbahnlinien in und nach Adlershof führen.

Richtig, aber leider ohne Erfolgsaussicht ist die Absicht zur „Verlängerung der **S-Bahn** ab Bahnhof Spandau nach Westen bis **nach Falkensee**“, denn Brandenburg und der Bund wollen keine S-Bahn nach Falkensee. Und Falkensee liegt nun mal im Land Brandenburg.

Danach kommt bereits wieder Unsinn: „Sicherung einer Option für eine mögliche **Verlängerung der U7** von Rudow zum Flughafen BER“. Diese U-Bahn-Verlängerung ist im Planverfahren für den neuen Flughafen wegen Unwirtschaftlichkeit ausgeschlossen. Außerdem verläuft sie auf einem langen Abschnitt im Land Brandenburg, das mit Sicherheit kein Geld für eine Verlängerung der Berliner U-Bahn ausgibt.

Kurz darauf ein Rückfall in West-Berliner Denken vor dem Mauerfall: „Aufrechterhaltung einer langfristigen Option für eine mögliche Verlängerung der

U-Bahn-Linie **U8 ins Märkische Viertel** planerisch berücksichtigen“. Wer das Märkische Viertel besser erschließen will, kann und muss die Straßenbahn von Rosenthal zum S- und U-Bahnhof Wittenau verlängern. Das ist sehr viel preiswerter und erschließt mehr Fahrgäste im Märkischen Viertel.

Richtig ist der Einsatz von SPD und CDU für die „Realisierung der **Stettiner Bahn**“. Doch er kommt für den Berliner Abschnitt zu spät, denn den wichtigen Ausbau auf zwei Gleise in Berlin-Pankow wird es in den nächsten Jahren leider nicht geben (siehe auch Foto Seite 24).

Sehr erfreulich ist die Aussage „Der Prignitz-Express soll über die **Kremener Bahn** bis nach Gesundbrunnen geführt werden.“ Hier darf Berlin auf volle Zustimmung aus Brandenburg rechnen, was bei der von SPD und CDU ebenfalls angestrebten Wiederinbetriebnahme der Heidekrautbahn auf ihrer Stammstrecke über Berlin-Wilhelmsruh nicht der Fall sein wird.

Nur Absichtserklärungen, aber sehr unterstützenswert, sind die Aussagen: „Wir werden eine Fortschreibung des Leistungsvolumens für den ÖPNV und den schienenengebundenen Personennahverkehr vornehmen; eine Ausweitung wird angestrebt. In diesem Zusammenhang werden wir uns gegen eine Reduzierung und für eine Dynamisierung der **Regionalisierungsmittel** einsetzen.“ Da kann man den Koalitionären nur viel Erfolg wünschen.

Dass SPD und CDU die Verlängerung der **Stadt-autobahn A100** vereinbaren werden, war zu erwarten. Aber dass beide „die Umgestaltung der durch die Verlängerung der A100 entlasteten Straßenabschnitte zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbands und nicht verkehrlicher Nutzungen vorantreiben“ und „zeitgleich mit der Fertigstellung der entsprechenden Bauabschnitte“ realisieren werden, muss man bezweifeln. Eine jahrzehntelange Erfahrung steht dagegen.

Dass es diese Koalition nicht bei der A100 belässt, sondern auch sonst auf **Straßenneubau** setzt, war ebenfalls zu befürchten. Besonders schmerzlich ist, dass hierfür EU-Mittel ausgegeben werden sollen, deren Einsatz der Berliner Senat beim öffentlichen Verkehr stets verweigert hat.

Positiv ist natürlich die Absicht, „auf allen politischen Ebenen auf eine zügige Verbesserung der Schienenwege v.a. in die zentraleuropäischen großen Nachbarstädte **Stettin, Breslau und Prag**“ hinzuarbeiten. Hier ist besonders die CDU gefordert, an die von ihr geführte Bundesregierung heranzutreten, denn ohne bundespolitische Unterstützung ist die Absicht nahezu wertlos. Ähnliches gilt für die Aussage, dass „am Bahnhof **Zoo wieder Fernverkehrszüge** halten“ sollen.

Konsequent ist, am Bahnhof **Köpenick** einen Regionalverkehrshalt zu vereinbaren und zugleich auf den Regionalbahnhof Karlshorst zu verzichten, verbunden mit der Zusage zur „Bestellung zusätzlicher Regionalverkehrshalte am Bahnhof Ostkreuz“.

Positiv ist die Absicht, den Nahverkehrsplan „weiterhin unter Beteiligung aller relevanten Interessengruppen“ zu aktualisieren. Nicht überwerten

darf man leider die Aussage: „**Tarifanhebungen** im ÖPNV dürfen nur moderat erfolgen und sollen sich am Anstieg der Lebenshaltungskosten orientieren.“ Ebenso sind Zweifel angebracht, ob diese Koalition tatsächlich die Voraussetzungen schafft, „die für einen schnellen und effizienten Ausbau der **ÖPNV-Beschleunigung** sowie für die Sicherung der Qualität der erreichten Beschleunigung erforderlich sind.“ Bisher ist es der SPD jedenfalls nicht gelungen.

Die Vereinbarungen zur „**Zukunft der S-Bahn**“ zeugen vor allem von großer Unsicherheit, wie eine Lösung aussehen kann, zumal innerhalb von SPD und CDU hierzu sehr unterschiedliche Auffassungen bestehen. Lediglich eines scheint sicher: Der Versuch, die S-Bahn zu kaufen, ist zum Scheitern verurteilt.

**Fazit:** Aus Fahrgastsicht Positives und Negatives halten sich die Waage. Die Absicht, auf Prioritäten zu verzichten und die Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen zu verbessern, ist jedoch andernorts längst aufgegeben worden – weil es nicht geht. Innovativ und zukunftsweisend ist diese Koalitionsvereinbarung jedenfalls nicht.

aus: SIGNAL 5-6/2011 (8. Dezember 2011)  
Berliner Fahrgastverband IGEB  
[www.igeb.org](http://www.igeb.org), [igeb@igeb.org](mailto:igeb@igeb.org),  
Tel. (030) 78 70 55 11