

## 18 Prozent auf alles (außer Auto)

### Umweltverbund soll Haushaltsloch stopfen

„Wir haben intensiv diskutiert, wir haben intensiv gerungen, und wir haben gestern in einer abschließenden Sitzung des Koalitionsausschusses – der Spitzenrunde dieser Koalition – uns verständigt, wie wir aus diesem Haushalt drei Milliarden rausnehmen.“ Mit diesen Worten intonierte Berlins Regierender Bürgermeister Kai Wegner die Pressekonferenz am 19. November zum Etat 2025 und den damit einhergehenden Kürzungen. Von einer Kraftanstrengung, die man sich nicht leicht gemacht habe, sprach Wegner, was in Anbetracht der harten Einschnitte vor allem bei den Investitionen im Umweltverbund eine unfreiwillige Doppeldeutigkeit annimmt. Denn zahlen sollen die Zeche allen voran Berlins Fahrgäste, Radfahrer und Fußgänger, was an die Handschrift von Johannes Kraft erinnert, dem verkehrspolitischen Sprecher der Berliner CDU-Fraktion. Und während laufende Planungen für die Straßenbahnlinien über die Leipziger Straße zum Kulturforum sowie von Johannisthal in die Gropiusstadt ungeachtet der bereits beauftragten Planungsleistungen und bis dato geflossenen Millionen abrupt gestoppt werden, steht für billige Parkgebühren und neue Straßen immer noch Geld im Überfluss bereit.



**Vollkommen überaltert ist der Fuhrpark der U-Bahn. Verkehrsministerin Ute Bonde will dennoch weiter auf die betagten Fahrzeuge setzen und nur das vereinbarte Minimum an neuen Zügen Stadler abkaufen.**

Foto Christian Linow

„Ein gut ausgebauter ÖPNV ist das Rückgrat der Mobilität in einer wachsenden Stadt. Der Verzicht auf den Kauf von Elektrobusen und der Stopp von Straßenbahnprojekten werden langfristig nicht nur Pendler und Fahrgäste treffen, sondern auch Berlins Klimaziele gefährden.“ Besser kann man die drohenden Einsparungen zulasten des Umweltverbunds kaum zusammenfassen. Einziger Schönheitsfehler könnte für die regierende und das Verkehrsressort verantwortende CDU sein, dass diese markigen Worte nicht aus dem Lager der üblichen Verdächtigen kommen, sondern ausgerechnet vom ADAC Berlin-Brandenburg. Martin Koller, regionaler Verkehrsvorstand, fordert in einer Mitteilung des Automobilclubs daher eindringlich: „Wir müssen in die Sicherheit und Zuverlässigkeit unserer Infrastruktur investieren, statt sie zu gefährden.“

Dass ausgerechnet der ADAC zum Schutzpatron des öffentlichen Nahverkehrs avanciert, macht die verheerenden Auswirkungen einer de facto für gescheitert erklärten Verkehrspolitik deutlich. Niemand bestreitet die Lücke, die zwischen Einnahmen und Ausgaben klappt und die größer geworden ist nach der Corona-Krise, dem Zensus sowie dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimafonds. Jedoch sind es die Prioritäten, die ganz offensichtlich zueinander widersprüchlich und inkohärent erscheinen. Und man muss sich in Anbetracht des angekündigten Maßnahmenbündels schon fragen, wie der Regierende garantieren will, dass „Berlin zukunftsfähig aufgestellt wird ... und die Funktionsfähigkeit dieser Stadt weiter gewährleistet wird.“ Es ist derselbe Senat, der noch im August 2023 stolz verkündete, dass „das Leihradssystem im Auftrag des Landes boomt“ und dessen

Stationsnetz und die Verfügbarkeit an den Jelbi-Stationen weiter ausgebaut worden sei, ehe er jetzt völlig unerwartet Nextbike den Geldhahn komplett abdreht. Darüber hinaus steht auch Jelbi auf dem Prüfstand. Nach einer ersten Sparrunde im Doppelhaushalt 2024/2025, wo für Jelbi-Stationen und Jelbi-Punkte statt ursprünglich 8,9 Mio. Euro jetzt lediglich 3,5 Mio. Euro veranschlagt werden, könnte den gemeinsamen Mobilitätshubs von BVG und Sharing-Anbietern schon bald das Aus drohen. 2025 endet die Phase des Pilotbetriebs. Wie es danach weitergeht, steht in den Sternen.

### Nach dem 29-Euro-Ticket ist vor dem Deutschlandticket

Michael Herden, Pressesprecher im Hause der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, gibt sich auf Anfrage von SIGNAL entsprechend zurückhaltend: „Wir prüfen derzeit die Auswirkungen der kommunizierten Entscheidung der Koalition, deshalb sind zu den verschiedensten Projekten noch keine abschließenden Aussagen möglich.“

Eindrucksvoll illustrieren diese Zeilen, wie groß die Irritation und das Überraschungsmoment rund um die Sparorgien genauso innerhalb der Verwaltung zu sein scheint. Alles, was man weiß, ist wohl, dass man nichts weiß. Und wenn es bei alledem eine Konstante gibt, dann die der Unzuverlässigkeit und Sprunghaftigkeit. Was gestern die schwarzrote Koalition noch als großen Durchbruch und Erfolg ihrer Politik feierte, wird heute nonchalant rigoros abgeblasen. Das Berliner 29-Euro-Ticket ist aus dieser Reihe. Allen Kritikern zum Trotz, die stattdessen für Menschen mit Sozialleistungen und Schüler seit jeher ein vergünstigtes Deutschlandticket gefordert haben, hatte der Berliner Senat das Herzensanliegen von Franziska Giffey am 1. Juli 2024 eingeführt. Über 210 000 Mal wurde das Abo bis heute gekauft. Kein halbes Jahr später heißt es von Verkehrsministerin Ute Bonde im Rahmen der anstehenden Kürzungen, dass es das Ticket 2025 nicht mehr geben werde. Um das Chaos perfekt zu machen, verspricht Wirtschaftsministerin Giffey zeitgleich, dass für alle Nutzer der Vertrauensschutz gelte und damit die vereinbarten Konditionen der Fahrkarte bis zum Ablauf eines Jahres Bestand hätten. Zum Redaktionsschluss dieses Heftes war diese elementare Frage noch nicht geklärt. Aus IGEB-Sicht schürt das Politikverdrossenheit.

Zumal mit einem einfachen Ausstieg aus dem 29-Euro-Ticket mitnichten die Probleme gelöst sind. Es bedarf zwingend einer Nachfolgeregelung, die preissensiblen Nutzergruppen gerecht wird. Spätestens die ebenso in Aussicht gestellte Preiserhöhung beim Berliner Sozialticket von monatlich 9 Euro auf 19 Euro ruft nach einer tiefgreifenden Strukturreform. Einfach so blindlings den Rotstift ansetzen kann man eben nicht, wenn man die Stadt, wie Kai Wegner sagt, funktionsfähig am Laufen halten will.

In Hamburg gibt es für alle Bürger der Stadt das Deutschlandticket. Mit Sozialrabatt kostet es ab 2025 monatlich 22,50 Euro, für Schüler ist es weiterhin kostenlos und Auszubildende bezahlen dort aktuell 29 Euro. Die Hansestadt lässt sich das im Jahr 93 Millionen Euro kosten, bekommt allerdings einen Teil über die Förderung des Deutschlandtickets durch den Bund wieder zurück, während Berlin seine Sonderwege komplett aus eigener Tasche bezahlen muss.

### Rin in die Kartoffeln, raus aus die Kartoffeln

Rin in die Kartoffeln, raus aus die Kartoffeln, klappt eben nicht so ohne Weiteres und zieht sich trotzdem wie ein roter Faden durch die Senatspolitik. So teilte die Senatsverkehrsverwaltung vor ziemlich genau einem Jahr stolz mit, dass der Senat die Fortführung der Planungen für die Verlängerung der Straßenbahn von der Haeckelstraße über die Stubenrauchstraße bis zur Johannisthaler Chaussee beschlossen habe. Die Inbetriebnahme der 6,2 Kilometer langen Neubaustrecke sei für das Jahr 2029 vorgesehen, was man schon unmittelbar danach wieder relativierte und seither von frühestens 2031 spricht. Aber selbst daraus scheint nichts mehr zu werden. Kurzerhand hat Verkehrsministerin Ute Bonde Tabularasa bei der seit 1990 geplanten Straßenbahn gemacht, die noch der Magistrat von Ost-Berlin im September des Wandeljahres in einem 23-seitigen Papier vorgeschlagen hatte und für die man beim Bau der A 113 auf der neuen Massantebrücke extra Platz ließ.

Wahrscheinlich wird diese Vorleistung wie auch die Straßenbahnschienen auf der Leipziger Straße für alle Ewigkeit ungenutzt bleiben, um bei der nächsten Kernsanierung restlos entfernt zu werden. Denn auch der seit 1993 projektierten Straßenbahn vom Alexanderplatz zum Kulturforum macht das Sparpaket den Garaus. Nicht das erste Mal in der Geschichte, Vorplanungen wurden dazu in den Jahren 1996, 2001 und 2013 angestoßen – und immer verliefen sie am Ende im märkischen Sand. Letzterer gilt bekanntermaßen als schwieriger Baugrund, was die schwarz-rote Koalition indes nicht daran hindert, an ihren U-Bahn-Fantasien weiter festzuhalten. Von denen jedenfalls ist bei der allgegenwärtigen Spardebatte nicht die Rede. Selbst an einer alles andere als vordringlichen U 7 zum BER wird offenbar munter weitergeplant, obwohl diese im Gegensatz zur Straßenbahn von der Haeckelstraße in die Gropiusstadt noch Jahrzehnte auf sich warten lassen und nicht ansatzweise eine mit der Tramstrecke im Südosten vergleichbare Erschließungswirkung haben wird. Knapp 40 000 Menschen würden mit der Straßenbahnlinie M 60 – so ihr Planungstitel – eine Schienenverbindung erhalten, auf deren Trasse bis dato der M 11 mit Gelenkbussen verkehrt.

Von den Kosten ganz zu schweigen. Die betragen schon für 800 Meter U-Bahn zwi-



**Neubau dürfte nach dem Sparhammer kaum mehr drin sein. Da wirkt es noch mehr wie ein Schildbürgerstreich, dass das zweite Gleis auf der Müggelheimer Straße nach Abschluss der Bauarbeiten wieder entfernt werden soll.**

schen Krumme Lanke und Mexikoplatz über 100 Millionen Euro. Bei einem Achtel der Strecke sind sie von den prognostizierten 119 Millionen Euro für eine M 60 nicht weit entfernt. Weshalb die Senatsverkehrsverwaltung ein laufendes Verfahren abbricht, für das bereits drei Millionen Euro im Haushalt angesetzt wurden, lässt sich ergo weder auf rationaler noch auf rationeller Ebene erklären. In die Planung der Straßenbahn vom Alexanderplatz zum Kulturforum flossen übrigens bislang sechs Millionen Euro. Hinzu kommt, dass im Gegensatz zur U 7 bei der Straßenbahn in die Gropiusstadt die Grundlagenuntersuchung bereits erfolgreich abgeschlossen wurde und die BVG erst im August alle weiteren Schritte bis hin zur Ausführungsplanung ausgeschrieben hatte.

### CDU wirkt

Möglicherweise ist das Ganze eher die Chiffre für eine Rückkehr zur scheinbar autogerechten Politik, wie ein Blick auf Facebook verrät. Stolz posaunt dort Christopher Förster, Vorsitzender der CDU Gropiusstadt-Britz: „CDU wirkt! Das Straßenbahnprojekt von Johannisthal in die Gropiusstadt hat ein deutliches Stopp-Schild bekommen.“ Ferner habe er in vielen Gesprächen mit der früheren Verkehrsministerin Manja Schreiner und der jetzigen Senatorin Ute Bonde darauf hingewiesen, „dass diese Linie durch die Gropiusstadt nicht gewollt und auch nicht sinnvoll ist.“

Angesichts solcher Statements kommen Zweifel an der Ernsthaftigkeit der CDU an Straßenbahnprojekten gleich welcher Couleur auf, für die im Hause der Senatsverkehrsverwaltung bei einem anderen Vorhaben gerade noch die Werbetrommel gerührt wurde: eine Straßenbahn von Schöneweide über die Sonnenallee bis zum Potsdamer Platz. Damit entsteht ein Glaubwürdigkeitsproblem, wenn eine solche längst überfällige Tramplanung jetzt angeschoben wird,

während man gleichzeitig die in Sachen Planungsreife viel weiter gediehene M 60 schonungslos einstampft.

Dass ein Kurswechsel in der Verkehrspolitik den Regierungsparteien offensichtlich wichtiger ist als die Einsparungen, sieht man auch an Stimmen in der SPD, die jetzt nach dem Stopp der Straßenbahnplanungen laut werden. Trotz der geleisteten Mittel in Millionenhöhe gibt sich der Sozialdemo-



**Jelbi könnte spätestens Ende 2025 das Aus drohen. Bei Nextbike ist sicher, dass die jährliche Förderung in Höhe von 1,5 Millionen Euro entfällt. Damit dürfte das städtische Leihrad außerhalb des S-Bahn-Rings demnächst nicht mehr zur Verfügung stehen.**

Fotos: Christian Linow



*Berlins Countdown-Ampeln sind hochgradig missverständlich. Nach Ablauf der weißen Balken, die einen Zebrastreifen darstellen sollen, erhalten nicht Fußgänger, sondern die Autos Grün.*



*Leicht und verständlich sind die echten Countdown-Ampeln wie hier in Kopenhagen, deren Zeit sich auf die Dauer des jeweiligen Lichtzeichens bezieht.*

*Fotos: Christian Linow*

krat Marcel Hopp zufrieden. Gegenüber der Berliner Woche sagt der Abgeordnete: „Der Parkplatzmangel ist schon jetzt enorm, auch das Thema Hitzeschutz und Klimaresilienz wird zunehmend wichtiger für die eng bebaute Großwohnsiedlung.“ Statt für die Straßenbahn Bäume auf der Fritz-Erler-Allee zu fällen, hätte Hopp die Tram lieber über den U-Bahnhof Zwickauer Damm zu den Buckower Feldern bis hin zum S-Bahnhof Buckower Chaussee geführt.

Ohnehin hält sich der Widerstand gegen das Moratorium in den Reihen der SPD in Grenzen. Anders sieht es da bei der CDU-Fraktion aus. Der verkehrspolitische Sprecher Johannes Kraft rudert zwischenzeitlich zurück und erklärt im RBB: „Da geht es nicht darum, die komplett zu beenden, sondern

darum, die Planungen nochmal zu überprüfen, zu überarbeiten und sie gegebenenfalls in anderer Form fortzusetzen.“ Zugleich räumt er ein, dass es im Speziellen weniger um das Sparen gehe. Vielmehr habe sich bei den Linien über die Leipziger Straße und in die Gropiusstadt politischer Diskussionsbedarf ergeben, wo man die Konsolidierung zum Anlass nehme.

Doch hält die eingeschlagene Marschrichtung des Senats bei näherer Betrachtung nicht einmal dem Prädikat autogerecht stand. Abgesehen von der Tangentialen Verbindung Ost – kurz: TVO –, einer Stadtschnellstraße zwischen Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick, die Berlin nach jetzigem Stand komplett aus Landesmitteln bestreiten müsste, und der A 100, die vor

allem ein Bundesprojekt ist, bleibt infrastrukturell auch beim Auto nichts hängen. Ganz im Gegenteil, ungeschoren kommt genauso wenig der Straßenbau davon. Für 2,5 Millionen Euro hätte die Märkische Allee zwischen Mehrower Allee und dem Bahnhof Ahrensfelde grundlegend saniert werden sollen. Mit einer Millionen Euro weniger muss man jetzt auskommen. Darüber hinaus stehen auf dem Sparplan „Maßnahmen des Straßenbaus im Zentralen Bereich und im Bereich des Potsdamer/Leipziger Platzes“, Maßnahmen im Zusammenhang mit Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen, die Erneuerung der Torstraße zwischen Chausseestraße und Karl-Liebnecht-Straße sowie die Erneuerung der Charlottenstraße zwischen Dorotheenstraße und der Straße Unter den Linden, die Erneuerung der Fahrbahn der Karl-Liebnecht-Straße von Torstraße bis einschließlich Memhardstraße und der Umbau der B 96 als Stadtprojekt im Bereich Tempelhofer Damm vom Platz der Luftbrücke bis Borussiastraße.

Letzten Endes verwaltet Senatorin Ute Bonde einfalllos mehr den unangetasteten Status quo und streicht dort zusammen, wo der Widerstand bei der eigenen Wahlklientel scheinbar am geringsten ist. Parkgebühren belässt man auf niedrigem Niveau, weil eine Erhöhung von 10,20 Euro auf immer noch lächerliche 30 Euro pro Jahr lediglich einen einstelligen Millionenbetrag in die leeren Staatskassen spülen würde, wie CDU-Fraktionschef Dirk Stettner wissen ließ. Ebenso stehen für Countdown-Ampeln, die selbst Lobbyverbände für fußgängerfeindlich halten, trotz des Haushaltslochs in Milliardenhöhe nach wie vor bis zu 60 Millionen Euro zur Verfügung. Zumindest werden die Lichtsignalanlagen, deren zusätzliches Modul einen unverständlichen Zebrastreifen zeigen, der während der so genannten Räumzeit abläuft, in dem Streichkonzert nicht benannt. Stolze 30 000 Euro soll der Umbau pro Ampel verschlingen, der Anfang des Jahres von der Senatsverwaltung angekündigt wurde.

Lieber schafft man die Landesförderung für Elektrobusse in Höhe von 95,965 Millionen Euro ab, womit der Umstellung auf eine emissionsfreie Flotte bis 2030 der Stecker gezogen worden sein dürfte. Und wo bei der Parkraumbewirtschaftung ein einstelliger Millionenbetrag angeblich nicht langensoll, um etwas zu verändern, scheint sich das Wegstreichen für Dirk Stettner im ÖPNV bereits bei läppischen 200 000 Euro zu lohnen. Für diese Summe nämlich hätten Umsteigebeziehungen verbessert sollen, hier das unattraktive Umsteigen zwischen S-Bahn und U-Bahn am Bahnhof Charlottenburg, wo die Fahrgäste seit 20 Jahren ohne Wetterschutz und Beleuchtung laufen müssen.

Überschaubare einstellige Millioneneinsparungen stellen genauso wenig beim Schienenverkehr eine Hürde dar. Von ursprünglich geplanten 65 Millionen Euro an Zuschüssen in neue Trassen der Deutschen



*Dass die Aufarbeitung von Altfahrzeugen auch schiefgehen kann, war in Hamburg zu beobachten. Zehn Triebzüge der Type DT3 ließ die Hochbahn in Hennigsdorf zwischen 2017 und 2019 aufarbeiten, um sie für einen Einsatz von weiteren zehn Jahren fit zu machen. Am 15. Oktober 2023 war vorzeitig Schluss, nachdem ein unter wirtschaftlichen Bedingungen irreparabler Isolationsschaden an einem Fahrzeug gefunden wurde.*

Bahn bleiben noch 60,6 Millionen Euro übrig. Dabei wurde doch betont, man wolle beim Infrastrukturausbau gerade nicht sparen.

### Aus Alt mach Neu, koste es nicht, was es wolle

Noch dicker kommt es unterdessen für die BVG, die bislang für die Neubeschaffung von Fahrzeugen sowie die Instandsetzung und den Neubau von Infrastruktur 255,75 Millionen Euro erhielt. Satt 50 Millionen Euro stehen auf der Streichliste, was dramatische Folgen nach sich zieht. Inmitten der schwelenden U-Bahn-Krise kündigte Senatorin Bonde in einem Interview mit der Berliner Zeitung bereits im Vorwege an, anstelle der bis zu 1500 neuen U-Bahn-Wagen von Stadler vorzugsweise auf die Lebensverlängerung alter Fahrzeuge setzen zu wollen. „Wenn wir ältere U-Bahnen unter Beachtung aller Sicherheitserfordernisse länger im Einsatz lassen können und dies im Vergleich zu Neuanschaffungen wirtschaftlicher ist, dann werden wir diese Möglichkeit nutzen“, erklärte die Senatorin wörtlich. Mittlerweile ist aus der Absicht offizielle Lesart geworden. Aus einer schriftlichen Anfrage der grünen Abgeordneten Oda Hassepaß und Antje Kapek geht hervor, dass sich „die Frage der Finanzierung nochmals zusätzlicher Wagen ... aus Sicht des Senats nicht“ stellt. Ferner weist die Verwaltung dezidiert darauf hin, dass „im Rahmenvertrag mit Stadler eine garantierte Abnahmemenge von 606 Wagen vereinbart ist.“ Im schlimmsten Fall könnte es bedeuten, dass nach Lieferung von 606 Waggons durch Stadler Feierabend ist. Zwar wäre es denkbar, die Beschaffung zeitlich in die Länge zu ziehen, jedoch nicht über das Jahr 2035 hinaus. Dann nämlich endet der Rahmenvertrag mit dem Hersteller aus Pankow.

Auf der einen Seite ist die Marschrichtung schon deshalb alarmierend, weil der Fahrzeugpool rasant überaltert. Und die jüngsten Erfahrungen haben deutlich gezeigt, dass die Substanz mit zunehmenden Jahren immer unberechenbarer wird, wo sich unter Umständen sogar ein Redesign-Programm als kolossale Fehlinvestition herauskristalisieren kann. BVG-Chef Henrik Falk dürfte das am besten wissen. Unter seiner Führung ließ die Hamburger Hochbahn zwischen 2017 und 2019 zehn Triebzüge der zum damaligen Zeitpunkt 49 Jahre alten Baureihe DT3 bei den Fahrzeugwerken Mirastraße in Hennigsdorf aufarbeiten. Eigentlich sollte ihre Lebensdauer auf diese Weise um zehn Jahre verlängert werden. Vorzeitig endete deren Betrieb schließlich am 15. Oktober 2023, nachdem ein unter monetären Gesichtspunkten irreparabler Isolationsschaden an einem Fahrzeug festgestellt worden war, der nach Aussage der Hochbahn früher oder später die gesamte Flotte betroffen hätte.

Auf der anderen Seite zementiert eine eingekürzte Order der neuen U-Bahn-Typen J und JK die Minderleistung der BVG



**Eigentlich sollte die Wuhlebrücke in Köpenick Am Bahndamm saniert werden. Dafür steht jetzt kein Geld mehr zur Verfügung.**  
Foto: Christian Linow

gegenüber dem, was verkehrsvertraglich bestellt ist. Ein Aufwuchs des Angebots – wie ursprünglich geplant – ist spätestens seit Bekanntwerden der Haushaltskonsolidierung quasi ad acta gelegt. Für den laufenden Betrieb erhält die BVG in diesem Jahr 845 Millionen Euro. Da beruhigt es keinesfalls, wenn BVG-Manager Henrik Falk betont, dass die Krise des landeseigenen Verkehrsunternehmens keine Frage des Geldes sei. Das wiederum könnte sich rasch ändern. 100 Millionen Euro sollen wegen des Haushaltslochs 2025 gekürzt werden, bevor der Verkehrsvertrag im Jahre 2026 sowieso einer Revision unterzogen wird. 100 Millionen Euro ist ungefähr das Doppelte, was der BVG 2024 für nicht erbrachte Leistungen voraussichtlich gekürzt werden wird. Der Senat rechnet anscheinend damit, dass die BVG 2025 noch weniger Fahrleistungen erbringen kann.

Betroffen ist übrigens nicht bloß die BVG. Auch im Regionalverkehr werden fünf Millionen Euro vom Budget abgezogen, das sich bis dato auf 121 Millionen Euro beläuft. Für Leistungen im S-Bahn-Verkehr, die der Senat aktuell mit 625 Millionen Euro vergütet, will man gar 50 Millionen Euro weniger berappen, wovon Fahrgäste unter Berufung auf die Berliner Zeitung allerdings nichts mitbekommen sollen. Laut einem SPD-Abgeordneten wolle man im Haushalt lediglich im Vorgriff die Pönale berücksichtigen, die Verkehrsunternehmen wegen Mängeln zu leisten hätten. Anders ausgedrückt bedeutet das, dass der Senat bei der S-Bahn (ebenso wie bei der BVG) im Jahre 2025 mit noch mehr Verspätungen und Ausfällen als in den letzten Jahren rechnet. 2023 wurden rund 40 Millionen einbehalten, 2024 wird der Betrag vermutlich ähnlich hoch sein.

### Kein Rasenmäher, sondern Heckenschere

Übrig bleibt ein einfallsloses Sparkonzept, das nicht den Namen „Konzept“ verdient. Nach außen möchte es den Anschein einer Rasenmähermethode erwecken, was schon

aus: verkehrspolitische Zeitschrift

SIGNAL 356 (Dez. 2024)

Berliner Fahrgastverband IGEB

www.igeb.org • igeb@igeb.org

Tel. (030) 78 70 55 11



schlimm genug wäre. Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass amateurhaft die Heckenschere geschungen und alles kurz und klein geschnitten wurde, was auf den ersten Blick nicht in den eigenen Garten zu passen scheint und dessen grüne Saat nur noch in der Zeit der vielfach unterschätzten CDU-Verkehrssenatorin Manja Schreiner hatte austreiben können.

Wie sonst lässt es sich erklären, dass der Umweltverbund mit einem Einsparvolumen von mehr als 18 Prozent den Löwenanteil aller Sparanstrengungen schultern soll. Anschaulich illustriert das der Bereich Radverkehr, den es noch härter als den ÖPNV trifft. Die Spitze des Eisbergs ist zweifellos das städtische Leihradsystem Nextbike, dem – wie erwähnt – die jährliche Förderung in Höhe von 1,5 Millionen Euro ersatzlos gestrichen wird. Nextbike hat bereits angekündigt, notgedrungen auf ein betriebswirtschaftlich akzeptables Geschäftsgebiet zu schrumpfen. Damit würden wahrscheinlich alle Stationen außerhalb des S-Bahn-Rings entfallen und das Angebot nur noch dort zur Verfügung stehen, wo es einen ausgezeichneten ÖPNV gibt. Auf der aus IGEB-Sicht wichtigen so genannten letzten Meile ginge der Fahrgast wieder leer aus. Und das, obwohl jene Stationen in den Außenbezirken nach zähem Ringen und jahrelangem Warten teilweise überhaupt erst vor Kurzem eingerichtet wurden.

Mit sage und schreibe 64 Prozent weniger Mitteln muss die infraVelo GmbH auskommen, die den Ausbau der Berliner Radinfrastruktur steuert. Ein zentrales Zukunftsprojekt sind u. a. Fahrradparkhäuser an Schnellbahnstationen, für die sich auch die IGEB stark macht und hinter denen jetzt wohl ein großes Fragezeichen prangen dürfte.

Die Baumarktkette Praktiker wurde einst bekannt für ihren markanten Slogan, der sich genauso gut auf das Sparkonzept der Berliner Politiker umdichten lässt: „18 Prozent (weniger) auf alles – außer Auto!“ Praktiker übrigens ging damit pleite.

Christian Linow