

Verkehrswende rückwärts

Der Berliner Koalitionsvertrag und erste Entscheidungen



CDU-Wahlkampflakat auf dem Kurfürstendamm Ende Januar 2023. Foto: Florian Müller

Nach der Wiederholungswahl zum Berliner Abgeordnetenhaus bildeten CDU und SPD den neuen Berliner Senat und haben am 26. April 2023 ihren Koalitionsvertrag für die Jahre 2023 bis 2026 unterzeichnet.

„Wir wollen ein mobiles und nachhaltiges Berlin. Unsere Mobilitätspolitik setzt auf ein Miteinander und nicht auf ein Gegeneinander. Der Öffentliche Personennahverkehr ist ein entscheidender Faktor für ein mobiles Berlin.“

So beginnt das Kapitel „Mobilität und Verkehr“. Als Einleitungstext sind solche wohlklingenden Formulierungen nicht unüblich, aber dieser Stil zieht sich leider bis an das Ende des Kapitels durch.

„Der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin und die Zusammenarbeit mit dem Bund und dem Land Brandenburg haben einen hohen Stellenwert.“

„Wir stehen für den Grundsatz einer angebots- und nicht verbotsorientierten Mobilitätspolitik.“

„Wir wollen das Mobilitätsgesetz im Sinne einer angebotsorientierten Mobilität weiterentwickeln. Hierbei geht es insbesondere um ein besseres Miteinander der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und die Beachtung örtlicher Gegebenheiten.“

„Wir werden die Sicherheit im ÖPNV stärken und die Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen steigern.“

Wie alle diese Ziele erreicht werden sollen, ist dem Koalitionsvertrag nur selten oder gar nicht zu entnehmen.

Schlimmer noch: Es gibt auch Ziele, bei denen nicht nur die Antwort fehlt, wie sie denn erreicht werden sollen, sondern Ziele, die neue Fragen aufwerfen: „Die Koalition steht für den S-Bahn-Betrieb aus einer Hand.“ Was wollen CDU und SPD uns mit dieser Floskel sagen?

Gelegentlich folgen auf Gemeinplätze wie „Die Barrierefreiheit muss gelebte Realität werden“ auch konkrete Aussagen: „Wir wollen an allen Bahnhöfen die Barrierefreiheit insbesondere durch Aufzüge herstellen.“ Das ist



U3 nach Krumme Lanke in Warschauer Straße. Die Verlängerung um rund 800 Meter nach Mexikoplatz könnte die einzige Schienenausbaumaßnahme sein, die in der aktuellen Legislaturperiode bis 2026 begonnen wird. Foto: Florian Müller

gut, aber dazu ist Berlin ohnehin verpflichtet, liegt allerdings hinter dem Zeitplan. Eigene oder gar neue Akzente hinsichtlich Barrierefreiheit setzen CDU und SPD nicht.

Fernbahnverkehr

Auch die Absichtserklärungen zum Fernverkehr sind nett zu lesen: „Wir wollen mit der Deutschen Bahn eine verbesserte Anbindung der ganzen Stadt an den Fernverkehr erreichen.“ Wie gut, dass die Verantwortung für das Gelingen hier vor allem beim Bund und der DB liegen.

Doch auch Berlin will sich konkret engagieren: „Dazu wollen wir zügig eine Elektrifizierung auch des Südrings und dafür einen zusätzlichen Fern- und Regionalbahnsteig am Südkreuz und in Neukölln realisieren.“ Ein fraglos sinnvolles Projekt, dessen Realisierung aber mit Sicherheit erst in den 30er/40er Jahren erfolgen kann.

Das gilt auch für fast alle anderen Projekte, bei denen der Koalitionsvertrag etwas konkreter wird, zum Beispiel die Ostbahn: „Wir setzen uns dafür ein, dass die Ostbahn zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert wird.“ Richtig! Aber wie und wann soll das erreicht werden?

i2030

„Wir führen die i2030-Konzeption weiter“, wird eingeleitet, um dann anzufügen: „Wir werden die bereits begonnenen Planungen und Planfeststellungsverfahren im Rahmen von i2030 zur Wiederinbetriebnahme der Heidekrautbahn und Stammbahn forcieren.“ Das ist gut so, aber wo und wie soll forciert werden?

Immerhin in einem Satz wird es konkret: „Durch die Zusammenführung von Leistungsphasen bei der Planung wollen wir i2030 beschleunigen.“

Doch die Ankündigung „Wir prüfen die Aufnahme weiterer Strecken“ weckt schon wieder die Sorge, dass Berlin sich verzettelt. Denn das größte Problem bei i2030 ist neben dem zu geringen Tempo das Scheitern vieler Projekte an den Nutzen-Kosten-

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 346 (Juli 2023)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11

IGEB
Berliner Fahrgastverband



Haltestelle Turmstr./Lübecker Str. Ab August soll hier die Straßenbahnlinie M 10 vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße fahren. Die nächste Verlängerung zum Bahnhof Jungfernheide will die Koalition „vorantreiben“ und das Planfeststellungsverfahren einleiten. Nach jüngsten Vorgaben, Radfahrstreifen nur zu bauen, wenn damit keine Flächen für den fließenden oder ruhenden Autoverkehr verloren gehen, muss man aber auch um dieses und alle anderen Berliner Straßenbahnprojekte fürchten.
Foto: Florian Müller

Untersuchungen aufgrund fragwürdiger Bewertungsverfahren.

Immerhin wird es bei i2030 nochmals konkret: „Zudem wollen wir im Rahmen von i2030 die Realisierbarkeit und Vorplanung von Strecken und Bahnhöfen prüfen: die Verlängerung der Siemensbahn vom bisherigen Endpunkt Gartenfeld unterirdisch bis nach Hakenfelde sowie die weitere Verlängerung der S 75 über Bucher Straße, Arkenberge bis nach Birken-

werder, S-Bahnhof Kamenzer Damm sowie die Regionalbahnhalte Buckower Chaussee und Buch.“

Zumindest die Prüfung der Verlängerung der S-Bahn über Gartenfeld hinaus ist mehr Gefahr als Chance, weil bei einer Umsetzung von Vorleistungen für eine Verlängerung die Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn 2029 nicht mehr möglich ist.

U-Bahn

Dass ein U-Bahn-Ausbau das Lieblingsprojekt der neuen Koalition ist, kann man unschwer erkennen. Eingeleitet wird mit der Feststellung: „Wir werden die Sanierung und den Ausbau der U-Bahn fortsetzen und beginnen mit den Planungen von möglichen Linienneubauten und Linienverlängerungen.“ Danach folgt eine lange Liste von U-Bahn-Neubaustrecken, deren Vollendung in den meisten Fällen wohl kaum einer der Koalitionäre noch zu seinen Lebzeiten feiern kann.

Natürlich sind wir alle gehalten, schon heute die richtigen Weichen für die Zukunft zu stellen. Aber dann hätte die Koalition der Sanierung und Modernisierung des bestehenden U-Bahn-Netzes und Fahrzeugparks viel mehr Gewicht geben müssen, denn es muss dringend in die Werkstätten investiert werden, damit der Instandhaltungsaufwand bewältigt und der Instandhaltungsrückstand abgebaut werden können.

Straßenbahn

Wer befürchtet hatte, dass der Straßenbahnausbau auf der Streichliste der Koalitionäre landet, kann zunächst beruhigt lesen: „Wir werden den Bau von Straßenbahnstrecken vorantreiben.“

Danach wird deutlich gemacht, dass mehrere Straßenbahnprojekte weitergeführt und neue geprüft werden sollen. Zugleich werden aber so wichtige Projekte wie Alexanderplatz—Potsdamer Platz, Warschauer

Straße—Hermannplatz (M 10) und die Verlängerung nach Blankenburger Süden (M 2) in Frage gestellt. Letzteres ist besonders unverständlich, da CDU und SPD offensichtlich tendenziell den Straßenbahnbau von den Innen- in die Außenbezirke verlagern wollen. Unausgesprochen steht dahinter, dass dort mehr Platz zur Verfügung steht, der nicht dem Autoverkehr „weggenommen“ werden muss.

Weil der Straßenbahnausbau und vor allem der S- und U-Bahn-Bau Projekte sind, bei denen CDU und SPD bis zur nächsten Wahl 2026 wenig Vorzeigbares erreichen können, interessieren besonders die Aussagen zum Bus: „Die Koalition setzt sich für die Umsetzung von Bussonderfahrstreifen ein. Wir wollen das Busspurennetz erweitern.“ Das hört sich gut an. Aber dann kommt eine vielfältig interpretierbare Floskel: „Damit das gelingt, setzen wir uns für eine gerechtere Verteilung der Verkehrsflächen ein.“ Was ist „gerecht“?

Dass die Bereitschaft, bei der vergleichsweise schnell umsetzbaren Beschleunigung von Bussen und Straßenbahnen Großes zu leisten, bei CDU und SPD begrenzt ist, kann man an den einschränkenden Formulierungen erkennen: „Wir wollen, wo es sinnvoll ist, weitere rechtssichere Busbeschleunigungsmaßnahmen sowie Vorrangschaltungen für Busse und Straßenbahnen einrichten, um die Fahrtzeiten zu reduzieren.“

Zwei Hürden werden aufgebaut: „sinnvoll“ und „rechtssicher“.

VBB-Tarif

So bleiben als Sofortmaßnahmen mit markanten Effekten im Hinblick auf die nächste Wahl bereits in drei Jahren nur die Tarife.

Hier fällt zunächst auf, dass es keine Aussage zum Deutschlandticket (49 Euro) gibt. Der Berliner Fahrgastverband IGEB hat schon mehrfach gefordert, dass auch

Straßenbahnverlängerung zum Blankenburger Süden – totprüfen?

„Planungsempfehlung: Der Verkehrsmittelvergleich hat gezeigt, dass die Straßenbahn im Hinblick auf das Planungsziel, zeitnah zur Umsetzung der städtebaulichen Entwicklung ein leistungsfähiges und attraktives ÖPNV-Angebot zu entwickeln, das geeignetste Verkehrsmittel ist. [...] Die Wirtschaftlichkeit der planerisch zu bevorzugenden Variante wurde nachgewiesen.“

Auszug aus dem Kurzbericht vom November 2019 „ÖPNV-Anbindung und –Erschließung des Wohnungsbaustandortes Blankenburger Süden – Verkehrliche Begründung für die Straßenbahn-anbindung“, beauftragt von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Viel Zeit und Geld wurde die Verlängerung der Straßenbahn M 2 im Blankenburger Süden, Bezirk Pankow, schon aufgewendet – mit einem eindeutigen Ergebnis. Aber auch dieses wichtige Projekt will die CDU-SPD-Koalition „überprüfen“.

in Berlin und Brandenburg ein ermäßigtes Deutschlandticket für 29 Euro eingeführt wird, z. B. für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende.

Stattdessen halten CDU und SPD an ihrem Projekt eines Berliner AB-Tickets für 29 Euro für alle fest, obwohl die erforderliche Zustimmung aus Brandenburg fehlt und auch künftig nicht zu erwarten ist.

Besonders pikant: CDU und SPD bauen gleich selbst noch ein Hindernis gegen das 29-Euro-Ticket ein: „Wir prüfen in Abstimmung mit dem VBB, ob eine Ausweitung des Tarifbereichs B auf den ersten Bahnhof außerhalb des Stadtgebiets zur Verringerung von Pendlerverkehr auf der Straße beitragen kann.“

Das ist Populismus pur: Die Autos der Pendler sollen bitte außerhalb Berlins bleiben.

Insbesondere aber würden mit der Ausdehnung des B-Tarifs über die Landesgrenze hinaus viele neue Probleme geschaffen, insbesondere bei der Einnahmeverteilung, und Berlin würde bei seinen Tarifmaßnahmen noch mehr als bisher von Brandenburg abhängig. Doch das konnten oder wollten

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 346 (Juli 2023)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11



Verkehrspolitik in Berlin ist im Jahr 2023 immer noch auf dem Niveau von 1967, als in West-Berlin die letzte Straßenbahn fuhr. Die einfache Botschaft: Wer zurück ins Zeitalter ohne Straßenbahn will, muss CDU wählen.

Foto: Konrad Hickel

CDU und SPD offensichtlich nicht sehen.

Im Übrigen hat die Tarifgrenze zwischen Berlin B und C mit der Einführung des Deutschlandtickets für die meisten Stammkunden keine Bedeutung mehr.

Fazit

Nach Vorlage des Koalitionsvertrages hatte der Berliner Fahrgastverband IGEB seinen Pressedienst überschrieben: „Ein Koalitionsvertrag voller wohlklingender unverbindlicher Absichtserklärungen – Der Berliner Fahrgastverband IGEB versteht jetzt, warum die Berliner Koalitionsverhandlungen von CDU und SPD so zügig abgeschlossen werden konnten.“ Denn mit Ausnahme von Tarifmaßnahmen haben sich CDU und SPD in ihrem Koalitionsvertrag überwiegend auf unverbindliche Floskeln und auf Planungen für mittel- und langfristige Projekte beschränkt. Letztere binden viel Personal innerhalb und außerhalb der Verwaltung und kosten viel Geld, aber der notwendige Beitrag des Berliner Verkehrs zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz kommt damit viel zu langsam und viel zu spät.

Vom Koalitionsvertrag zur Politik – erste Entscheidungen

Zuständig für den Verkehr ist seit 27. April Manja Schreiner (CDU), Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Staatssekretärin für Mobilität und Verkehr ist Claudia Elif Stutz (CDU). Beide haben Jura studiert.

Nach zwei Monaten ist es für eine erste Bilanz natürlich viel zu früh, aber ein Trend ist bereits erkennbar.

Programmatisch geht es so unverbindlich und belanglos weiter wie im Koalitionsvertrag. Zum „Sofortprogramm“ des Senats als Ergebnis seiner Klausurtagung Anfang Juni schreibt die Senatskanzlei: „Dieses Sofortprogramm ist geprägt von Vernunft und pragmatischen Lösungen. [...] Dieses Sofortprogramm stellt die Weichen für die weitere Arbeit des Senats.“

Als einzige fahrgastrelevante Weichenstellung folgt dann aber nur die Ankündigung: „Wir wollen günstigen Nahverkehr für alle Berlinerinnen und Berliner ermöglichen. Deshalb klären wir die Möglichkeiten, ein 29-Euro-Ticket unter dem Dach des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg einzuführen.“ Doch das steht bereits im Koalitionsvertrag.

Keine neuen Radwege, wenn Kfz-Stellplätze verloren gehen?

Demgegenüber profiliert sich die neue Senatorin derzeit mit dem Stopp bisheriger Planungen und Projekte, aktuell vor allem beim Radverkehr. Dass eine neue Senatorin, die zu ihrem Ressort wenig Vorkenntnisse mitbringt, Vieles zunächst prüfen will, kann man noch nachvollziehen. Beunruhigend ist aber die Zielrichtung, alle Projekte für den Radverkehr nur noch

dann fortführen zu wollen, wenn damit keine Fahrstreifen für den Autoverkehr und höchstens sehr wenige Kfz-Stellplätze verloren gehen.

Straßenbahnausbau als substanzlose Sprechblase?

Es fällt schwer, zu hoffen, dass dieser Maßstab nicht auch bei allen Straßenbahnprojekten angelegt wird, womit die Aussage im Koalitionsvertrag „Wir werden den Bau von Straßenbahnstrecken vorantreiben“ zur substanzlosen Sprechblase verkommen würde.

Hoffnung für i2030 – weil es dem Autoverkehr keine Fahrspuren wegnimmt

Begründete Hoffnung besteht immerhin bei den i2030-Projekten. Regional- und S-Bahn-Strecken nehmen dem Autoverkehr keine Fahrspuren weg und eröffnen den Berliner Autofahrern die Chance, dass so manche Brandenburger Autofahrer für ihre Fahrt nach Berlin auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Vor allem aber trifft Frau Schreiner hier beim Land Brandenburg, dem VBB und der DB auf engagierte Partner aus ihrer Partei: Verkehrsminister Guido Beermann, VBB-Geschäftsführerin Ute Bonde und Alexander Kaczmarek, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Damit bietet i2030 der neuen Berliner Senatorin gute Chancen für positive Nachrichten und erste Umsetzungen bis zur nächsten Wahl, zum Beispiel die Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn.



Dr. Manja Schreiner, Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.

Foto: Sandro Halank, Wikimedia

Prüfen, prüfen, prüfen

Prägend für den Koalitionsvertrag von CDU und SPD sind die Wörter „prüfen“ und „überprüfen“. Grundsätzlich muss man das einem neuen Senat und einer neuen Senatorin natürlich zubilligen. Aber nach zwei Monaten verstärkt sich der Verdacht, dass es weniger um „prüfen“, sondern mehr um die Rückkehr zur alten autozentrierten Verkehrspolitik geht. Und noch ein Verdacht entsteht gerade: Viele in der Berliner SPD scheinen die „Verkehrswende rückwärts“ zu begrüßen oder zumindest zu tolerieren.