

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann, Klaus Jürgen Warnick, Dr. Christa Luft, Manfred Müller (Berlin), Eva-Maria Bulling-Schröter, Rolf Köhne, Dr. Uwe-Jens Rössel, Rolf Kutzmutz, Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS**

### **Verkehrsplanung Hauptstadt Berlin und Region Berlin-Brandenburg**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehr in Berlin und Brandenburg sinkt seit 1990 kontinuierlich. Die für die Hauptstadt Berlin offiziell angepeilten Werte von bis zu 80 Prozent öffentlicher Verkehr und 20 Prozent Motorisierter Individualverkehr (MIV) (Innenstadt) sind bei einer Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik völlig illusorisch.
2. Der Kfz-Verkehr in Berlin und Umgebung stieg seit Jahreswechsel 1989/90 sprunghaft an. Insgesamt dürften die im Pkw-Verkehr zurückgelegten Fahrten im Zeitraum 1989 bis 1995 bereits um rund 30 Prozent auf 1,7 Millionen Fahrten angestiegen sein. Dieser Anstieg erfolgte auch im Westteil der Stadt. Dies findet bei einer Stagnation des öffentlichen Verkehrs (1,2 Milliarden Fahrten pro Jahr bei der BVG), bei gleichbleibender Bevölkerungszahl und bei einer stark rückläufigen Beschäftigtenzahl mit entsprechend rückläufigem Berufsverkehr statt.
3. Ende 1993 wurde der Vorentwurf des neuen Flächennutzungsplans (FNP) für Berlin vorgelegt. Obwohl es der Öffentlichkeit nur während vier Wochen – in der Vorweihnachtszeit – möglich war, gegen diesen Flächennutzungsplan Einwendungen vorzubringen, gab es die Rekordzahl von 200 000 Einwendungen. Der größte Teil dieser Einwendungen richtete sich gegen die Verkehrsplanungen. Die Hälfte der Einwendungen kam aus dem Ostteil der Stadt. Darin ist einerseits das hohe demokratische Engagement der Bevölkerung in Ostberlin ablesbar. Andererseits wird dies von Umweltgruppen auch als Indiz dafür gesehen, daß der größte Teil der neuen stadtzerstörerischen Projekte, die mit dem FNP verbunden sind, den Ostteil der

Stadt treffen werden. Nur rund ein Prozent der Einwendungen (2 000) wurden in den endgültigen Flächennutzungsplan eingearbeitet. Der BUND konstatierte, daß dabei „nur unwesentliche Änderungen“ Berücksichtigung fanden.

Insgesamt sieht der nunmehr beschlossene FNP vor, daß im Berliner Stadtgebiet weitere 20 Kilometer Stadtautobahnen und über 50 Kilometer „übergeordnete Hauptstraßen“ neu gebaut werden. Letztere haben oftmals stadtautobahnähnlichen Charakter. Darüber hinaus wird es bei vielen Maßnahmen im Zuge der sogenannten „Erneuerung bestehender Straßen“ zu einer erheblichen Kapazitätserweiterung derselben kommen. Die jahrzehntelange Geschichte des Straßenbaus in Deutschland lehrt, daß, wer Straßen und Brücken baut, Straßenverkehr ernten wird. Das heißt, die neuen Straßen werden mit mehr Kfz-Verkehr „vollaufen“.

4. Hinsichtlich der Berliner Innenstadt fordert der neue Flächennutzungsplan:

„Der Straßenbau... hat gegenüber den Investitionen für den öffentlichen Verkehr zweite Priorität... Die innere Stadt soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden... Im Kernbereich der inneren Stadt mit den beiden City-Kernen wird im Grundsatz nur das vorhandene Straßennetz erneuert. Vor allem hier wird Bussen, Bahnen, Taxis, dem Anwohnerverkehr und dem notwendigen Wirtschaftsverkehr Vorrang eingeräumt.“

Doch gerade in diesem Bereich wächst der Kfz-Verkehr Jahr für Jahr. Dem wird mit den nunmehr im FNP beschlossenen Straßenneu- und -ausbauvorhaben Vorschub geleistet. Dies trifft insbesondere für den Innenstadtring, der um Berlin-Mitte gelegt werden soll, und für den Tiergarten-Tunnel zu. Bei letzterem droht im übrigen, daß dieser sich als das entscheidende fehlende Teilstück für die seit Jahrzehnten geforderte Westtangente erweist, womit die ganze Stadt mit einer Stadtautobahn durchschnitten würde.

5. Der Tiergarten-Stadtautobahn-Tunnel wurde bisher als Teil des Tiergarten-Schienenverkehrstunnels präsentiert und planungsrechtlich entsprechend behandelt. Das brachte für die Befürworter eines solchen Tunnels eine Reihe von Vorteilen mit sich (u. a. geringere Einflußmöglichkeiten bei Anhörungen und mit Umweltverträglichkeitsgutachten usw.). Die inzwischen vorliegenden genauen Planungen des Verlaufs der unterschiedlichen Tunnelröhren rechtfertigen allerdings eine einheitliche Behandlung aller Tunnelröhren und die Zuordnung der Straßentunnel zu den Schienenwegetunnels nicht: Der Straßentunnel weist nachweislich der Bauzeichnungen einen von den Schienenwegetunnelröhren weitgehend eigenständigen Verlauf auf.

6. Unter den gegebenen Bedingungen gehen alle realistischen Vorhersagen davon aus, daß es bei einer Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik zu einem weiteren Wachstum des Straßenverkehrs kommt und zu einem entsprechenden Abbau an Lebens- und Stadtqualität. Die anvisierte Fusion der Länder Brandenburg und Berlin muß ohne weitreichende raumplanerische Maßnahmen zu einem besonderen Schub des Straßenverkehrs infolge Zersiedelungstendenzen, neuen Dienstleistungs- und Einkaufseinrichtungen im „Speckgürtel“ führen.
7. Nach Studien des in Berlin ansässigen Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) liegen die Defizite im Autoverkehr für die Stadt Berlin und je gefahrenem Personenkilometer doppelt so hoch wie die Defizite im öffentlichen Verkehr (BVG).
8. In Berlin liegt der Anteil des Durchgangsfernverkehrs auf Schienen am gesamten Schienenfernverkehr erheblich unter zehn Prozent. Ein zukünftig wesentlich höherer Anteil dieses Durchgangsverkehrs erscheint nach Prüfung aller vorliegenden Daten und bei einem internationalen Vergleich unmöglich. Somit sind die entsprechenden Vorgaben der Deutschen Bahn AG nichtig und die entscheidenden planerischen Grundlagen für den Bau eines Lehrter Bahnhof als Durchgangsbahnhof nicht gegeben. Ein solcher Bahnhof würde 90 Prozent der Fernreisenden, die ihre Fahrt in Berlin antreten bzw. deren Fahrt in Berlin endet (Ziel- und Quellverkehre) eher Nachteile als Vorteile bringen (u.a. weite unterirdische Wege und Endpunkt in einem kaum besiedelten Teil der Stadt).

Tatsächlich lag der Anteil des Durchgangsverkehrs im Schienenfernverkehr in Berlin vor dem Zweiten Weltkrieg bei weniger als fünf Prozent. Damals existierten noch deutsche Gebiete im Osten, die für den Ost-West-Fernverkehr eine wichtige Rolle spielten. Bei den aktuellen geographischen Bedingungen wird der Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Schienenfernverkehr eher noch niedriger als vor dem Zweiten Weltkrieg liegen. Für den West-Ost-Querungsverkehr existiert mit der Stadtbahn ohnehin eine Durchgangsverbinding. Auch im Fall des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs existiert mit dem „Berliner Außenring“, den die DDR für die Reichsbahn aufgrund der spezifischen Situation bauen ließ, bereits eine Durchfahrmöglichkeit, die Berlin noch berührt (Bahnhof Lichtenberg).

9. Das Modell eines Lehrter Zentralbahnhofs ist hinsichtlich der Anforderungen an eine Hauptstadt Berlin erheblich unterdimensioniert. Es widerspricht der u.a. im Bundesverkehrswegeplan vorgegebenen Orientierung auf eine Verlagerung von Fernverkehr auf die Schiene und ein starkes Anwachsen des Schienenfernverkehrs. Das für den neuen Lehrter Zentralbahnhof vorgesehene Betriebspro-

gramm ist für rund 780 Zugfahrten pro Tag (ICE, IC, IR/RE, RB/SE) ausgelegt.

Hinsichtlich des Fernverkehrs sieht das Betriebsprogramm der Deutschen Bahn AG vor, daß von den 168 vorgesehenen Zugpaaren 52 Berlin tatsächlich durchfahren. 116 der 168 Fernzugpaare – 69 Prozent oder mehr als zwei Drittel – sollen in Berlin enden. Damit bestätigt bereits das offizielle Betriebsprogramm die mangelnde Sinnhaftigkeit des Baus eines Durchgangsbahnhofs, dessen Hauptvorteil im Durchbinden der Züge liegt. Umgekehrt führt die große Zahl von im Lehrter Zentralbahnhof endenden Zügen dazu, daß die Kapazität des Bahnhofs erheblich eingeschränkt wird, weil keine oder unzureichende Ausweich- und Abstellmöglichkeiten existieren. Neu vorliegende Planungen fordern Kapazitäten von mindestens 1 030 Zugabfahrten pro Tag und maximale Obergrenzen von bis zu 1 920 Zugabfahrten pro Tag. Solche Verkehre sind bei einem Bau des Lehrter Bahnhofs, wie von der Deutschen Bahn AG projektiert, nicht zu bewältigen.

10. Die Prüfung der Anfang 1995 vorgelegten überarbeiteten Unterlagen für den Lehrter Bahnhof und den Tiergartentunnel ergab, daß es zu erheblichen Abänderungen gegenüber den ursprünglichen Planungen kam. Ein großer Teil dieser Änderungen impliziert eine weitere Steigerung des Kfz-Verkehrs im Zentralen Bereich (u. a. neuer Sony-Tunnel, Erweiterung des Straßenraums der Invalidenstraße um 13 Meter mit Platz bis zu zehn Auto-Fahrspuren, neue „Floraallee“).
11. Die Bundesregierung hat zugegeben, bei den Planungen für den Schienenfernverkehr die Konzeption einer erneuten Anlage von Kopfbahnhöfen erst gar nicht geprüft zu haben (vgl. Antwort der Bundesregierung an den Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Drucksache 13/1785).

Dabei handelt es sich bei dem Kopfbahnhofmodell um die einzige Konzeption, die sich bisher in Berlin in der Praxis bewährte. Mit Kopfbahnhöfen konnten auf dem Höhepunkt des Schienen-Verkehrs in Deutschland ähnlich viele Züge abgewickelt und mehr Fahrgäste befördert werden, als dies bei den Planungen der Deutschen Bahn AG für das Jahr 2010 vorgesehen ist.

12. Mehr als 50 Umweltverbände und Verkehrsinitiativen, die in der Anti-Tunnel GmbH zusammengeschlossen sind, haben eine Klage gegen die Planfeststellung zum Tiergarten-Tunnel eingereicht.
13. Die Baukommission des Ältestenrates des Deutschen Bundestages sieht sich seit Sommer 1995 mit neuen Tunnel-Planungen konfrontiert, welche noch nicht Gegenstand der öffentlichen Erörterung im Planfeststellungsverfahren sein konnten. Zur Debatte steht ein neuer Versorgungstunnel für Lkw- und Pkw-Verkehr. Der Tunnel

reicht in seinen Dimensionen an einen Straßentunnel mit durchschnittlichem Profil heran und soll sich „an Lkw-Abmessungen“ orientieren. Mit dem zusätzlichen Tunnel-system sollen Dorothenblock und Reichstag miteinander verbunden werden. Dabei ist eine weitere Spree-Unterquerung erforderlich.

14. Die Veränderungen, welche bei der „Projektgesellschaft für Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (PVZB)“ Anfang 1995 erfolgten und nach vorliegenden Presseberichten zu einer bedenklichen Interessenverflechtung zwischen dem Auftraggeber (PVZB für Deutsche Bahn AG, Bund und Land Berlin) und den bereits bestellten bzw. potentiellen Auftragnehmern, den Baukonzernen bzw. den beteiligten Banken führten, in deren Gefolge nach diesen Berichten erhebliche zusätzliche Kosten auf den Bund zukommen.
15. In neuen Mitteilungen der Magnetbahn-Betreiber vom Herbst 1995 und in Aussagen seitens Vertretern der Bundesregierung, welche im Rahmen der Debatte des Deutschen Bundestages vom 12. Oktober 1995 zum Magnetschwebbahnbedarfsgesetz vorgetragen wurden, wurde festgestellt, daß die Magnetschwebbahn auf der Verbindung Hamburg–Berlin nicht nur „in der Nähe des Hauptbahnhofs der Hansestadt (Hamburg)“, sondern auch „dicht beim Regierungsviertel“ in Berlin enden würde. Damit ist planungsrechtlich eine völlig neue Situation im Zentralen Bereich entstanden: Während die planungsrechtlichen Verfahren für die genannten Schienenwege und Straßen abgeschlossen sind, soll ein bisher nirgendwo auf der Welt existierendes neues Fernverkehrsmittel in denselben Zentralen Bereich geführt werden, ohne daß hierfür eine genaue Streckenführung, geschweige denn wichtige andere technische Details (unterirdische – oberirdische Führung?) bekannt gegeben worden wären.
16. Die Summe der Fahrten, die auf der Magnetbahn-Verbindung Hamburg–Berlin erreicht werden muß, um eine Rentabilität dieses neuen Verkehrsmittels zu gewährleisten, liegt mit 14,5 Millionen im Jahr bei dem Dreifachen der aktuellen Summe aller Fahrten, die zwischen Hamburg und Berlin mit dem Zug, auf der Straße und in der Luft zurückgelegt werden. Abgesehen davon, daß das Erreichen einer solch großen Zahl von Fahrten zwischen Hamburg und Berlin unwahrscheinlich ist, gehen die vorliegenden Planungen in jedem Fall davon aus, daß die Magnetschwebbahn in direkter Konkurrenz zur bereits existierenden Schienenverbindung betrieben werden soll. Die für den Schienenfernverkehr auf dieser Verbindung vorgesehenen jährlichen Fahrten sind damit nicht zu erreichen. Die Planungen für den Lehrter Zentralbahnhof werden hiermit ein weiteres Mal ihrer Grundlagen beraubt.

17. Die Bundesregierung hält daran fest, daß im Berliner Raum ein neuer Großflughafen gebaut werden soll. Die dem zugrundeliegenden Planungen gehen von einer weiteren Verdoppelung des Luftverkehrs über Berlin aus. Die Mehrzahl der in Berlin startenden oder landenden Flüge wird im Bereich unter 700 km liegen. Damit stehen diese Verkehrsplanungen im Widerspruch zu den Vorgaben für den Schienenfernverkehr im Raum Berlin, der zu einer Verlagerung bestehender Personenfernverkehre beitragen soll. Der eingeplante stark ansteigende Flugverkehr wird dem Schienenfernverkehr gerade in dem Segment Konkurrenz machen, in welchem er seine entscheidenden Systemvorteile hat.
18. Der Straßengüterverkehr im Raum Berlin ist seit 1989/90 in großem Maß angestiegen. Für diesen werden weitere große Steigerungen, bis hin zu seiner Verdoppelung, vorhergesagt. Gleichzeitig hat sich der Schienengüterverkehr allein seit 1989/90 halbiert. Ein großer Teil bestehender Gleisanschlüsse, insbesondere solche im Ostteil der Stadt, wurden stillgelegt. Die Bundesregierung und der Berliner Senat können keinerlei überzeugende Planungen vorlegen, welche die Erwartung zuließen, daß der Trend einer Zunahme des Straßenverkehrs gestoppt und Güterverkehre vermieden oder zumindest auf Schiene und Schifffahrtswege verlagert werden würden. Das Wasserstraßen-„Projekt 17“ stellt keine solche Planung dar, da die vorhandenen Wasserwege im Raum Berlin bereits heute lediglich zu einem Drittel ausgelastet sind.
19. Die Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des Deutschen Bundestages verwies in ihrem Bericht „Mobilität und Klima“ aus dem Jahr 1994 eindringlich darauf, daß die Zersiedelungstendenzen immer „neuen Verkehr in die Zentren (ziehen)“. Dadurch komme es zu weiteren Verschlechterungen der Lebensbedingungen in den Städten und zu einer nochmaligen Beschleunigung der Abwanderungsprozesse. Die Enquete-Kommission stellte in diesem Zusammenhang einen Vergleich der westeuropäischen Großstädte mit den nordamerikanischen Metropolen an, wobei letztere noch weit stärker zersiedelt sind und einen doppelt so hohen Treibstoffverbrauch je Einwohner aufweisen. Ohne tiefgreifend veränderte Raum- und Strukturpolitik, so die Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages, drohe eine vergleichbare Perspektive auch für Westeuropa.
20. Die Durchsetzung einer fortgesetzten Zersiedelungstendenz mit den genannten weiteren Steigerungen des Kfz-Verkehrs in Berlin und im Raum Berlin-Brandenburg müßte für die übergroße Mehrheit der Bevölkerung in eine tiefgreifende Verschlechterung der Lebensbedingungen und der Stadtqualität münden. Dies brächte ebenfalls erhebliche Beeinträchtigungen der Qualität der Arbeit der Parlamentarier und Parlamentarierinnen, der Regierung und der Bundesverwaltung mit sich.

## II. Die Bundesregierung wird aufgefordert,

eine Verkehrsrahmenplanung für Berlin und den Raum Berlin-Brandenburg vorzulegen und umzusetzen, welche als ein „Szenario Zukunft“ gelten kann und sich an den folgenden Zielsetzungen orientiert:

1. Oberstes Ziel jeder Verkehrsplanung für ein Szenario Zukunft im Raum Berlin ist die Förderung einer Politik der kurzen Wege, der Verkehrsvermeidung und der Verlagerung des verbleibenden motorisierten Verkehrs vom Motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr.

Grundsätzlich geht es darum, die Zerstörungen, die in den Stadt- und Lebensstrukturen in den vergangenen 30 bis 40 Jahren im Ost- und Westteil der Stadt Berlin erfolgten und die die Verkehrsleistungen inflationiert haben, ohne daß damit wesentlich mehr individuelle Stabilität entstanden wäre, so weit als möglich wieder rückgängig zu machen.

2. Folgende Grundsätze müssen erfüllt werden, damit ein Szenario Zukunft und eine „Stadt für die Menschen“ verwirklicht werden:

- Die Funktionen Wohnen – Arbeiten – Versorgen – Erholen müssen so nah wie möglich beieinander liegen. Ziel ist integrierte Stadtteile.
- Im Bereich Versorgung müssen im Stadtteil erschwingliche Alternativen vorhanden sein. Weitere Flächen auf der grünen Wiese dürfen nicht ausgewiesen werden; ein Rückbau von Einkaufszentren ist anzustreben.
- Erforderlich sind wohnungsnahe Arbeitsplätze für Männer und Frauen. Durch bezahlte Arbeitszeitverkürzungen sind eine Veränderung der traditionellen Rollenverteilung und gleichberechtigte Kindererziehung durch Männer und Frauen erreichbar.
- Notwendig sind wohnungsnahe und zeitflexible Kinderbetreuungsmöglichkeiten sowohl für Kinder im Kindergarten als auch im Schulalter.
- Wohnungen und Wohnungsumfeld müssen den spezifischen Interessen von Frauen, Kindern, älteren Menschen und Behinderten entsprechen.
- Der Motorisierte Individualverkehr muß erheblich reduziert werden. Verkehrsflächen sind zurückzubauen, Verkehrsberuhigungen, Wohnumfeldverbesserungen und maximale Pkw-Geschwindigkeiten von 30 km/h in Wohngebieten sind zu realisieren.
- Es gilt, städtische Angsträume zu erfassen und zu beseitigen. Kriterien sind zu entwickeln, wie zukünftige Angsträume vermieden werden können.
- Es sind Strukturen zu schaffen, mittels derer die spezifischen Interessen der angesprochenen Personengruppen, die in der Autostadt schwach und stumm gemacht werden, artikuliert und durchgesetzt werden können.

3. Anvisiert wird eine Verteilung der Verkehrsarten (des „modal split“), wie sie in anderen europäischen Großstädten, etwa in Zürich und Amsterdam, bereits ansatzweise verwirklicht wurde bzw. als Zielsetzung angegangen wird (Anteil des MIV an allen Verkehrsarten, inklusive des nichtmotorisierten Verkehrs unter 15 Prozent [aktueller Anteil: 42 Prozent]).
4. Das Szenario Zukunft geht von einer Steigerung des öffentlichen Verkehrs um rund 50 Prozent aus. Damit wurden jährlich 1,7 Milliarden Fahrten im öffentlichen Verkehr unternommen. Das wären weniger, als im Jahr 1929 in dem größeren Berlin Fahrgäste im öffentlichen Verkehr gezählt wurden (1,93 Milliarden).

Die wichtigsten Steigerungen sollen bei der S-Bahn und bei der Straßenbahn erfolgen. Auch hier würde jeweils ein Niveau erreicht, welches unter demjenigen liegt, das Ende der 20er Jahre erzielt wurde. Der überwältigende Teil des öffentlichen Verkehrs würde von Straßenbahnen, von der S-Bahn und der U-Bahn realisiert werden. Hierfür wurden von Verkehrsinitiativen und in Studien Vorschläge für ein effizientes und diese Option „tragendes“ Gesamtnetz entwickelt.

5. In dem alternativen Verkehrsszenario wird ein Gesamtberliner Straßenbahnnetz von rund 650 Kilometern, darunter 400 Kilometer im Westteil und 250 Kilometer im Osten vorgeschlagen. Damit wäre das Straßenbahnnetz in beiden Teilen der Stadt vergleichbar dicht. Die Teilung der Stadt in Ost und West wäre hieran nicht mehr erkennbar.
6. In dem Maß, wie die skizzierte Strukturpolitik der „kurzen Wege“ und die polyzentrale Stadtstruktur verwirklicht werden, wird der Anteil des Fußgängerverkehrs wieder auf ein Niveau angehoben werden können, wie es unser Szenario skizziert. Zusammen mit dem Fahrradverkehr wird in dem Verkehrsszenario Zukunft unterstellt, daß auch in einer großen Stadt wie Berlin knapp 45 Prozent aller Wege nichtmotorisiert zurückgelegt werden. Um dies zu erreichen, müßten die inzwischen ausreichend entwickelten Fußgänger-Forderungen wie solche nach Gehwegnetzen und möglichst vielen Querungshilfen realisiert werden. Im Modal split der Stadt für die Menschen werden mehr als 80 Prozent aller zurückgelegten Wege zu Fuß, mit dem Rad und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln realisiert. Es ist eine Stadt des walk & ride.
7. Im Bereich der U-Bahn werden grundsätzlich alle neuen U-Bahn-Projekte (Ausnahme: Lückenschluß) aufgrund des extrem schlechten Verhältnisses zwischen Kosten und Nutzen und des extrem stark defizitären Charakters gestoppt. Die hier vorgesehenen Mittel sind für den ÖPNV auf der Oberfläche einzusetzen.



8. Die Vorarbeiten für den Tiergartentunnel und für einen Lehrter Zentralbahnhof werden – aus ökologischen, finanziellen und verkehrlichen Gründen – eingestellt. Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl ist autorisiert, an der Stelle, wo er den Spatenstich für den Baubeginn angesetzt hat, einen Baum als Ausdruck der grünen Wende in der Verkehrsplanung für den Zentralen Bereich zu pflanzen; die entsprechenden Kosten von 4 000 DM (Stammumfang 20/25 sind dem Etat des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu entnehmen).
9. Hinsichtlich des Lehrter Zentralbahnhofs und damit konkurrierender Fernbahnverkehrsmodelle (Ringbahn, Kopfbahnhöfe) ist ein Moratorium zu beschließen bei gleichzeitiger Fortsetzung der Verbesserungen im Schienenfernverkehr. Eine solche Verbindung mit ausreichender Zeit für Prüfung ohne Verlust von Fortschritten in Berlins Eisenbahnverkehr ist möglich und wurde vom Berliner Fahrgastverband IGEB wie folgt skizziert:
  - Wiederaufbau der an der Stadtgrenze unterbrochenen Radialstrecken (Anhalter Bahn, Dresdener Bahn, Kremmener Bahn, Heidekrautbahn, in einer zweiten Stufe Potsdamer Stammbahn und Nordbahn) und Hereinführen des Regionalverkehrs gegebenenfalls auch zu provisorisch eingerichteten Kopfbahnhöfen (Zehlendorf, Steglitz, Lichterfelde Ost, Wriezener Bahnhof u. ä.).

Der Güterverkehr kann zu diesem Zeitpunkt bereits voll in das innerstädtische Netz integriert werden.
  - Wiederherstellung der Ringbahn und Ableiten des durchgehenden Verkehrs auf dieser Trasse, sofern er nicht auf der Stadtbahn verläuft oder auf dieser vorübergehend wegen Sanierungen nicht verkehren kann. Regional- und Fernbahnhöfe auf dem Ring können je nach Baufortschritt in den Betrieb eingebunden werden.
  - Dem Güterverkehr steht mit der Ringbahn eine wichtige innerstädtische Verteileroute zur Verfügung. Auf den Radialen eingerichtete Kopfbahnhöfe werden zu Durchgangsbahnhöfen, sobald der Verkehr auf die Ringbahn abgeleitet oder weiter in die Stadt hineingeführt wird.
  - Alle diese Maßnahmen können bis zum Jahr 2000 abgeschlossen sein. Damit würde bis dahin stufenweise ein leistungsfähiges Bahnnetz wiederhergestellt.
10. Die verkehrspolitische Alternative ist um die Konzeption erweiterter Grünflächen, die Renaturierung von Spree und Kanälen und des verstärkten Wasserverkehrs auf denselben abzurunden. Auf diese Weise würde Berlin im umfassenden Sinn zu einer „Stadt für die Menschen“ werden.
11. Aus ökologischen, aus verkehrlichen und aus finanziellen Gründen fordert die PDS die ersatzlose Streichung des Projekts einer Magnetbahnverbindung zwischen Hamburg und Berlin. Die damit verbundenen Einsparungen der dafür bisher vorgesehenen 5,6 Mrd. DM dienen der Finanzierung des Verkehrsszenarios Zukunft.

12. Alle neuen großen Straßenbauprojekte innerhalb Berlins sind zu streichen. Die dafür vorgesehenen Mittel dienen der Verkehrsverwirklichung des Verkehrsszenarios Zukunft.
13. Von dem Bau eines Großflughafens ist abzusehen. Insgesamt ist der Flugverkehr im Raum Berlin zu reduzieren zugunsten des verbesserten Schienenfernverkehrs.
14. Das Verkehrsszenario Zukunft verfolgt nicht zuletzt die Zielsetzungen,
  - den steuerzahlenden Bürgerinnen und Bürgern Kosten zu ersparen: Das Verkehrsszenario Zukunft ist bedeutend preiswerter als das Szenario Trend/Autostadt Berlin,
  - die Erwerbslosigkeit im Raum Berlin erheblich zu reduzieren: Die mit dem Szenario Zukunft verbundenen neuen Arbeitsplätze sind wesentlich größer als die Reduktion von Arbeitsplätzen im Bereich Kfz-naher Fertigungen und Dienstleistungen.
15. Begleitend zu dem hier ausgeführten Verkehrsszenario Zukunft im Personenverkehr ist für den Berliner Raum ein Güterverkehrsszenario Zukunft zu entwickeln und umzusetzen. Dieses sollte ebenfalls die Orientierung verfolgen, als erstes Transporte zu vermeiden und als zweites bestehende Transporte von der Straße auf Schiene und Wasserstraßen zu verlegen. Mindestens die Hälfte der aktuellen Tonnenkilometerleistung stellen Transporte dar, die volkswirtschaftlich nicht erwünscht sind, da diese aus einer falschen, regionale Wirtschaften zerstörenden Arbeitsteilung resultieren und u. a. durch zu niedrige Transportpreise hervorgerufen bzw. ständig gesteigert werden (z. B. Äpfel aus Niederlande oder Übersee bei gleichzeitigem Niedergang des Obstanbaus im Berliner Umland). Ausweislich der vom Bundesministerium für Verkehr herausgegebenen Schrift „Verkehr in Zahlen“ stieg der volkswirtschaftliche Transportaufwand je produzierter Ware (Index der Transportintensität) allein im Zeitraum 1970 bis 1994 um 50 Prozent. Das heißt, in ein und derselben Ware von ein und derselben Qualität stecken heute 50 Prozent mehr Transportkilometer als vor 25 Jahren.
16. Das Verkehrsszenario Zukunft orientiert in besonderem Maß auf diejenigen in der Bevölkerung, die bei der gegebenen Verfaßtheit des Verkehrssektors in besonderem Maß Nachteile erleiden. Hier handelt es sich insbesondere um Frauen, Jugendliche, Kinder, Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Behinderungen.
17. Ein Verkehrsszenario Zukunft für den Berliner Raum muß die Zielsetzung haben, eine Unterstützung bei einer großen Mehrheit der Bevölkerung dieser Region zu gewinnen. Erforderlich ist hierfür, daß ein solches Szenario der Bevölkerung Berlins und ihrer Umgebung unter Einbezie-

hung der Massenmedien vorzustellen und sich in einer breiten gesellschaftlichen Debatte dem Für und Wider stellen muß. Die Antragstellenden sind zuversichtlich, daß diejenigen, die sich ein solches Verkehrsszenario Zukunft zu eigen machen, für dieses eine große Mehrheit von Berlinerinnen und Berlinern überzeugen können. Sie verweisen darauf, daß laut Umfragen heute bereits in Berlin und Umgebung der Problemkreis „Verkehr“ und hier insbesondere die Zerstörungen, Belästigungen und Schädigungen, welche der Kfz-Verkehr anrichtet, an oberster Stelle aller Probleme – noch vor dem Thema Arbeitslosigkeit – genannt wird.

18. Die Verkehrsplanung Szenario Zukunft für Berlin erfolgt unter der Zielsetzung, die Hauptstadtwerdung Berlins als ökologische und städtebauliche Herausforderung zu begreifen, den Lebensstandort Berlin vorbildlich zu gestalten und weltweit ein Zeichen des Bemühens zu setzen, die Lebensgrundlagen der Menschen und das Gleichgewicht zwischen Menschen und Natur zu erhalten und auf dieser Grundlage in der internationalen politischen Arena eine Spitzenposition einzunehmen, die zur Nachahmung auffordert und insbesondere gegenüber den Ländern des Südens das Signal setzt:

Im Norden geht ein Land einen Weg, der abweicht vom bisher praktizierten selbstzerstörerischen Urbanisierungsmodell; dieser Weg ist auch im Süden einschlagbar; seine Propagierung für den Süden durch Regierungen des Nordens erscheint von diesem Ausgangspunkt aus nicht mehr als Bevormundung.

Bonn, den 28. September 1995

**Dr. Winfried Wolf**

**Dr. Dagmar Enkelmann**

**Klaus Jürgen Warnick**

**Dr. Christa Luft**

**Manfred Müller (Berlin)**

**Eva-Maria Bulling-Schröter**

**Rolf Köhne**

**Dr. Uwe-Jens Rössel**

**Rolf Kutzmutz**

**Dr. Gregor Gysi und Gruppe**

## Begründung

### 1. Zur Kritik der offiziellen Planungen und Perspektiven

#### 1.1 Anstieg des Verkehrs und Prognosen der Verkehrsentwicklung

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) legte 1992 und 1995 zwei aufeinander aufbauende Studien zur Verkehrsentwicklung in Berlin und Brandenburg vor. Das Institut kommt zu dem Schluß, daß die Fahrleistungen in Kfz sich bis 2010 noch erheblich steigern und dann gegenüber 1989/90 auf doppelt so hohem Niveau liegen werden (von neun auf 18,5 Milliarden Fahrzeug-Kilometer).

Die Verfasser stellen fest, daß „auch die Verkehrsverwaltung“ unter Verkehrssenator Dr. Herwig Haase „eine weitere Steigerung des Kraftfahrzeugverkehrs in der Innenstadt als nicht akzeptabel“ ansieht und über „Verlagerungsstrategien intensiv diskutiert“.

Das DIW konstatiert jedoch ernüchtert:

„Anstelle von Detailkorrekturen am Verkehr benötigt die Hauptstadtregion ein zwischen Berlin und Brandenburg abgestimmtes Konzept der Entwicklung von Siedlungsstruktur und Verkehr. In Berlin selbst müßten insbesondere die verkehrssparsamen dichten Strukturen erhalten und vor zu viel Autoverkehr geschützt werden. Ein solches Konzept verlangt von der Politik gestaltende Eingriffe auch gegen kurzfristige wirtschaftliche Partikularinteressen.“ (DIW, März 1995)

#### 1.2 Problematik Durchgangsbahnhof

Die Deutsche Bahn AG und die Projektgesellschaft für Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (PVZB) haben sich zum Bau eines Zentralen Lehrter Bahnhofs als Kreuzungs- und Durchgangsbahnhof entschieden. Hierfür ist der Bau eines Tunnels unter dem Tiergarten geplant, der außer den Röhren für die Fernbahn auch solche mit stadtautobahnähnlichem Profil für den Straßenverkehr haben soll.

Die Argumentation für den Durchgangsbahnhof und damit auch für das Tunnelbauprojekt lautet, daß ein Bahnhof mitten im Zentralen Bereich und in der Nähe der Parlaments- und Regierungsbauten die Vorteile böte:

- schnelle Erreichbarkeit der Mitte Berlins durch die Schienenverkehrsfernreisenden,
- optimale Möglichkeit des Durchbindens der Ost-West- und der Nord-Süd-Verkehre.

Diese Argumentation macht Sinn,

- wenn einerseits viele Fernbahnreisende den Zielort Zentraler Bereich oder dessen nähere Umgebung haben,
- wenn andererseits ein erheblicher Teil der Fernbahnreisenden Berlin zu queren wünscht (hoher Anteil des Durchgangsverkehrs).

Beide Voraussetzungen treffen nicht zu.

### 1.3 Lehrter Bahnhof – Zielort für wenige

Der Zentrale Bereich und in diesem der Lehrter Bahnhof kann nur für wenige Fernbahnreisende Zielort sein. Die Planungsunterlagen für den Lehrter Zentralbahnhof selbst sehen nur einen verschwindend kleinen Teil von Bahnreisenden vor, die nach Ankunft im Lehrter Bahnhof ihr Ziel zu Fuß anstreben („100 Fußgänger pro Tag“). Der überwältigende Teil der Bahnreisenden, die am Lehrter Bahnhof aussteigen, wird auf andere Verkehrsmittel umsteigen müssen.

Die im gebrochenen Verkehr (Umsteigen) zurückzulegenden fußläufigen Entfernungen im Lehrter Bahnhof werden außerordentlich lang sein (mit 100 bis 400 Metern mehr als doppelt so lang wie üblich), so daß hierdurch zusätzliche Zeitverluste und Unbequemlichkeiten entstehen. Hinzu kommt, daß diese langen Wege noch künstlich verlängert werden sollen. Der Architekt dieses Bahnhofs plädiert für „lange Umsteigewege, um die Reisenden in die Ladenpassagen zu leiten“ (DER SPIEGEL, Nr. 20/1995).

Finden die neuen Erkenntnisse des Städteplaners und Verkehrsexperten Professor Knoflacher, Wien, Eingang in die Betrachtung, wonach ein wesentliches Element für die Verkehrsmittelwahl weniger die Reisezeit als der Körperenergieverbrauch („Prinzip Faulheit“) spielt, dann kommt diesen langen Umsteige-Fußwegen ein besonderes Gewicht zu. Sie wirken in erheblichem Maß für den ÖPNV und für den Schienenfernverkehr abschreckend.

### 1.4 Durchgangsverkehr minimal

Die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG sind lediglich bereit, Prognosen für den Fernbahn-Durchgangsverkehr im Jahr 2010 zu geben. Danach soll der zukünftige Anteil des Durchgangsverkehrs im Personenfernverkehr bei 15,8 Prozent liegen.

International ist keine Metropole mit vergleichbarem Charakter bekannt, in welcher der Durchgangsverkehr im Schienenfernverkehr einen höheren Anteil als zehn Prozent einnimmt; gewöhnlich liegt dieser (in Paris, Madrid, London, Prag, Budapest, Moskau, Brüssel, Kopenhagen, Stockholm, Warschau) bei fünf Prozent und darunter.

In einer neuen, im August 1995 für den VCD Berlin erstellten Studie der Nürnberger Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung kommen die Verfasser mit Blick auf den zu erwartenden geringen Durchgangsverkehr zu der Bilanz:

„Es ist in aller Deutlichkeit festzustellen, daß in der Verkehrsplanung ein derart niedriges Aufkommen in keinem Fall den Bau einer eingleisigen Straßenbahnstrecke rechtfertigt und daß Kleinbuslinien in Kleinstädten zum Teil das dreifache Aufkommen aufweisen. Warum für diese Verkehrsmengen ein viergleisiger Vollbahntunnel gebaut werden soll, ist nicht nachzuvollziehen.“

### 1.5 Lehrter Bahnhof-Konzeption für den gesamten Schienenfernverkehr völlig unterdimensioniert

Die Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung hat auf Basis des in den Planfeststellungsunterlagen wiedergegebenen offiziellen Betriebskonzepts das Szenario für den Schienen-Fern- und Regionalverkehr durchgerechnet, das sich mit dem Bau des Lehrter Zentralbahnhofs ergibt. Danach würde das Berliner Umland in der Regel stündlich bedient; einige Regionalstrecken sowie die IR-Linien sogar nur zweistündlich.

Im Vergleich mit anderen Metropolen und angesichts der zu erwartenden erheblichen Zunahme des Verkehrs aus dem Umland (u. a. durch die Länderfusion Berlin-Brandenburg bedingt) kommt die Studie zu dem Schluß:

„Das vorgesehene Betriebsprogramm muß auf längere Sicht als deutlich unterdimensioniert betrachtet werden. Die Kapazität des Nord-Süd-Tunnels wird durch die große Zahl beginnender und endender Züge limitiert – gleichzeitig wird (wohl wegen geringem tatsächlichem Bedarf) die Hauptqualität des Tunnels, nämlich die Möglichkeit zur Durchbindung in Nord-Süd-Richtung nur unzureichend genutzt. Möglichkeiten zum bedarfsgerechten Verstärken und Schwächen von Zügen bestehen nur sehr begrenzt. Bei der Anhörung des Planfeststellungsverfahrens gab der DB-Vertreter an, daß die Infrastruktur des Nord-Süd-Tunnels keine wesentliche Steigerung des Betriebsprogramms zulasse.“

Damit laufen die Planungen für den Lehrter Zentralbahnhof auf einen weiteren Abbau des Schienenfern- und -regionalverkehrs hinaus. Die Einstellung der direkten Schienenverbindung Berlin-Kopenhagen zum Fahrplanwechsel Herbst 1995 ist hierfür symptomatisch.

### 1.6 Nichtprüfen der Variante Einrichtung weniger Kopfbahnhöfe

Berlin war vor dem Zweiten Weltkrieg eine Eisenbahnmetropole. Sie funktionierte auf Basis mehrerer Kopfbahnhöfe. Täglich wurden dabei allein im Fernverkehr 240 Zugabfahrten bewältigt, mehr als für das Jahr 2010 geplant sind.

Die Reisezeiten waren vergleichbar den heutigen (ICE Köln-Berlin heute: 5 Stunden 9 Minuten; 1933: 5 Stunden und 16 Minuten; Berlin-München 1995/96 über Leipzig 9 Stunden 44 Minuten, über den unökonomischen Umweg Fulda 6 Stunden und 50 Minuten; 1933, auf der Verbindung über Leipzig: 6 Stunden 44 Minuten) oder wesentlich länger (Hamburg-Berlin 1995/96 2 Stunden 59 Minuten; 1933: 2 Stunden 17 Minuten).

Darüber hinaus gab es seit dieser Hochzeit des Schienenverkehrs eine Reihe technischer Veränderungen im Schienenverkehr, welche die Nachteile, die Kopfbahnhöfen zugesprochen werden, weitgehend wettmachen. Vor allem entfallen die zur Dampflokzeit benötigten Lokbehandlungsanlagen. Bei der Verwendung von Wende- oder Triebwagenzügen ist keinerlei Lokwechsel erforderlich.

### 1.7 Magnetbahn

Die Argumente gegen das Magnetbahnprojekt und das Allgemeine Magnetschwebbahngesetz sind bereits ausführlich dargelegt worden.

Im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung für Berlin sind allerdings drei Aspekte von Bedeutung:

- Der Bau der Magnetbahn stellt eine direkte Doppelinvestition für ein und denselben Verkehr dar. Für den Ausbau der Bahnstrecke Hamburg–Berlin werden 4,4 Mrd. DM ausgegeben. Da die Magnetbahn sich nur rechnen wird, wenn jährlich mindestens 14,5 Millionen Menschen mit ihr auf dieser Strecke verkehren und die jetzige Schienenverbindung gerade mal 1,5 Millionen Fahrgäste im Jahr zählt, muß der Konkurrenzkampf zwischen den beiden Systemen ein mörderischer sein.
- Es wird darauf verzichtet, mit einer relativ bescheidenen zusätzlichen Investition von 500 Mio. DM alle beschränkten Bahnübergänge auf der Verbindung Berlin–Hamburg durch Brücken und Tunnel zu ersetzen, so daß die Züge bei gegebener Rechtslage auch schneller als 160 km/h fahren könnten. Der ICE würde diese Verbindung dann in 95 Minuten bewältigen – gerade mal 30 Minuten langsamer als die geplante Magnetbahn.
- Die Magnetbahnstrecke Hamburg–Berlin ist mit zwei Kopfbahnhöfen konzipiert. Bei dieser Verbindung spricht plötzlich keiner von einem hohen Anteil eines Durchgangsverkehrs, welcher Kopfbahnhöfe nicht sinnvoll und einen Durchgangsbahnhof erforderlich machen würde.

### 1.8 Preistreiberei PVZB

Die Projektgesellschaft für Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (PVZB), ein Gemeinschaftsunternehmen der Deutschen Bahn AG und des Landes Berlin, ist verantwortlich für das Projekt Tiergarten-Tunnel und damit auch für die Verausgabung von mehr als 4,5 Mrd. DM, ein Großteil davon Bundesmittel.

Nach personellen Veränderungen an der Spitze der PVZB zum Jahreswechsel 1994/95 wurde auf Betreiben des Vorstandes der Deutschen Bahn AG die Frankfurter Anwaltskanzlei Wolfgang Heiermann und Partner mit der Abwicklung der Ausschreibung für die Bauaufträge in Höhe von mehreren Milliarden DM beauftragt. Diese Kanzlei ist seit geraumer Zeit eng mit großen Baukonzernen, so Philipp Holzmann, verbunden. Die Federführung im Verfahren liegt bei Anwalt Horst Franke. Dieser war bis September letzten Jahres Geschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie und wichtigster Bonner Lobbyist für die Betonbranche.

Die PVZB wählte für die Vergabe der Bauaufträge ein Verfahren ohne öffentliche Ausschreibung. Bei diesem Vorgehen muß die Bieterliste zwingend bis zum Ende der Angebotsfrist

geheim bleiben, weil anderenfalls preistreibende Absprachen möglich sind. DER SPIEGEL berichtete hierzu:

„Um besondere Geheimhaltung haben sich PVZB- und Bahnführung aber offenbar erst gar nicht bemüht. ‚Die Liste wird seit langem in der Branche gehandelt‘, erfuhr ein verblüffter Tunnelplaner vor drei Wochen beim ‚Betontag‘, einer Fachtagung der Betonindustrie in Hamburg.“ (Nr. 20/1995)

Die Umstände um die PVZB lassen den begründeten Verdacht zu, daß bei den Tunnelplanungen noch vor Baubeginn eine Preistreiberei vorprogrammiert und Steuergelder in großer Höhe unnötig vergraben zu werden drohen.

### 1.9 Neuer Versorgungstunnel im Zentralen Bereich

Seit Frühsommer liegen dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau des Deutschen Bundestages Planungen für eine zusätzliche unterirdische Tunnelanlage für die Versorgungswege vor, die zum Teil im Widerspruch zu den offiziellen Planungsvorlagen für den Zentralen Bereich stehen.

In den dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau des Deutschen Bundestages vorliegenden Planungen, in denen dieser zusätzliche Tunnel befürwortet wird, werden eine Reihe Nachteile dieser Lösung benannt u. a. „Konzentration der Verkehrsströme im Bereich Reinhardtstraße und Luisenstraße“, „erhöhte Störanfälligkeit“ und „erhöhter Logistik- und Koordinierungsaufwand“.

Darüber hinaus werden mit diesem weiteren Tunnel die ökologischen Argumente, die bereits gegen den zentralen Tiergarten-Tunnel vorgebracht wurden, verstärkt (u. a. Gefahr für Flora und Fauna in dieser zentralen grünen Lunge der Stadt wegen Grundwasserabsenkungen, gefährdete Wurzelbildung).

Eine vergleichbare Tunnel-Lösung für die Versorgungswege im Zentralen Bereich war bisher nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Ihre überraschende Präsentation wirft auch planungsrechtliche Fragen auf. Darüber hinaus ist dieses Projekt finanziell in keiner Weise abgesichert und dürfte zu erheblichen, nicht etatisierten Mehrausgaben führen.

## 2. Für ein Szenario Zukunft im Berliner Verkehr

### 2.1 Die bisherige Debatte

In keiner anderen Großstadt als in Berlin gab es in den letzten fünf Jahren derart viele Verkehrsplanungen für eine Alternative zur Autohauptstadt Berlin.

Mal konzentrierten sich solche auf einzelne Schwerpunkte – etwa die Arbeit „Tra(u)mstadt Berlin“, verfaßt und getragen von den wichtigsten Umweltverbänden und Verkehrsinitiativen der Stadt. Mal entwickelten solche Arbeiten zumindest im Ansatz umfassendere Alternativen – so die Arbeit des BUND „Der Stadtverkehr in Berlin – auto oder mobil“. Vergleichba-



res gilt für die Studie der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (AL)/UFV „Unterwegs – Berlin auf dem Weg zur autofreien Stadt“.

So gut wie alle diese Arbeiten entstanden in den Jahren 1990 bis 1992. Viele von ihnen gingen offensichtlich von der Hoffnung aus, mit der Herstellung der vereinten Stadt Berlin würden sich verkehrliche Alternativen eröffnen. Sie brachten damit auf den Sektor Verkehr gemünzt vergleichbare Hoffnungen zum Ausdruck, wie sie generell von Millionen Menschen mit der „Wende“ 1989/90 verknüpft waren.

Dabei haben auch öffentliche Institutionen solchen Hoffnungen Nahrung gegeben. Erinnerung sei daran, daß die West- und Ostberliner Verkehrsbetriebe BVG und BVB sofort nach der Vereinigung ein „Tram-Konzept“ erarbeiteten.

In dieser Arbeit wurde gefordert, anstelle des „Torso“ eines Ost-Straßenbahnnetzes ein geschlossenes Straßenbahnnetz für ganz Berlin zu entwickeln.

Die Verfasser dieser Studie gingen damals davon aus, bis 1994 bereits wichtige Teile dieser Netzverknüpfungen und erste Erweiterungen des Trambahnnetzes realisieren zu können. Bis zur Wahl zum Berliner Abgeordnetenhaus im Oktober 1995 ist gerade mal eine Trambahnstrecke um einen Kilometer vom Osten in den Westen verlängert worden.

## 2.2 Gesamtverkehrsszenario 1929 bis 2010

Drei Aspekte in der Stadt Berlin machen es mehr als in anderen Städten lohnenswert, umfassende Alternativen zur Autostadt, d. h. eine „Stadt für die Menschen“, zu entwickeln.

Dies sind

- die Berliner Verkehrsgeschichte,
- die „konservierenden“ Folgen der Spaltung Berlins nach 1945 und
- die Existenz einer Straßenbahn im Ostteil der Stadt.

Das heutige Berlin hat fast eine Million weniger Einwohner als das Berlin auf dem Höhepunkt der Weimarer Republik. Die Zahl der neu hinzugekommenen Bezirke und Stadtteile ist überschaubar. Diese sind darüber hinaus meist passabel bis gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen.

Unter diesen Umständen ist bei der vorgeschlagenen umfassenden Alternative ein Rückgriff auf diese Verkehrsgeschichte in besonderem Maß sinnvoll.

Schließlich weist Berlin die in dieser Hinsicht günstige Sondersituation auf, in einer Hälfte der Stadt mit der Straßenbahn über ein funktionierendes Verkehrsmittel zu verfügen, das anderswo auf der Welt eine erstaunliche Renaissance erlebt. Um eine Tra(u)mstadt Berlin zu verwirklichen, müssen demnach keine abstrakten Träume verwirklicht werden. Das im Osten bestehende Trambahnnetz muß modernisiert, optimiert und vor allem in den Westteil der Stadt verlängert und zu seiner ursprünglichen Ausdehnung Ende der 20er Jahre ausgebaut werden.

Tabelle 1 entwickelt ein solches Gesamtszenario bis zum Jahr 2010 und „verankert“ dasselbe in den Verkehrsverhältnissen des Jahres 1929.

Tabelle 1

Gesamtverkehrsentwicklung 1929 bis 2010 der Stadt Berlin – reale Entwicklung, Trendszenario (t) und Szenario Zukunft (sz)

	1929	1988/89	1994	2010 (t)	2010 (sz)
in Millionen					
Bevölkerung und Wege					
Bevölkerung	4,3	3,4	3,4	3,6	3,5
Verkehrsaufkommen					
Fahrten insgesamt	3 900	3 350	3 750	4 600	3 550
davon nmV*):					
– Fußwege	1 465	790	750	735	1 195
– Radfahrten	400	140	200	185	355
Summe nmV*)	1 865	930	950	920	1 550
ÖV**):					
– S- und Fernbahn	445	190	200	120	400
– Tram	930	190	170	50	800
– U-Bahn	277	380	400	330	350
– Busse	278	400	400	200	150
Summe ÖV**)	1 930	1 160	1 170	700	1 700
Pkw/MIV***)	90	1 200	1 560	2 910	200
Taxen/Mietwagen	15	60	70	70	100
Anteile in Prozent					
Modal split					
nmV*):					
– Fußwege	37,7	23,6	20,0	16,0	33,7
– Radwege	10,3	4,2	5,3	4,0	10,0
Summe nmV	48,0	27,8	25,3	20,0	43,7
ÖV**):					
– S- und Fern-Bahn	11,0	5,7	5,3	2,6	11,3
– Tram	23,8	5,7	4,5	1,1	22,5
– U-Bahn	7,1	11,3	10,7	7,1	9,9
– Busse	7,1	11,9	10,7	4,2	4,2
Fahrten im ÖV**)	49,0	34,6	31,2	15,0	47,9
Pkw/MIV***)	2,5	35,8	41,5	63,5	5,6
Taxen	0,5	1,8	2,0	1,5	2,8
Wege/Fahrten je Einwohner und Jahr					
Wege im nmV*)	434	270	279	255	443
Fahrten im ÖV**)	449	340	344	194	486
Fahrten im MIV***)	21	353	456	808	57
Fahrten mit Taxen	3,5	18	21	19	29
Gesamte Wege/Fahrten	907	985	1 103	1 277	1 014

\*) nmV = Nicht motorisierter Verkehr.

\*\*\*) ÖV = Öffentlicher Verkehr.

\*\*\*\*) MIV = Motorisierter Individualverkehr (Fahrer und Mitfahrende).

Die wichtigsten Grundannahmen dieser Tabelle und der zwei entgegengesetzten Szenarien – Trend und Zukunft – seien hier skizziert:

- Bei der Trendanalyse liegt das Verkehrsaufkommen im Jahr 2010 im Vergleich zu 1994 nochmals um gut ein Fünftel über dem Niveau von 1994. Dies erfolgt ausschließlich infolge des weiter stark wachsenden Pkw-Verkehrs. Das hier unterstellte Wachstum um 87 Prozent im Zeitraum 1994 bis 2010 orientiert sich an den genannten Studien des DIW und an der realen Entwicklung 1990 bis 1995.

Demgegenüber ist in der Verkehrsplanung Szenario Zukunft das Verkehrsaufkommen weitgehend dasselbe wie im Jahr 1988/89. Gegenüber 1994 findet ein leichter Rückgang statt. Grund: Eine hohe Lebensqualität in der Stadt reduziert auch die Notwendigkeit des Zurücklegens vieler Wege.

- Im nicht motorisierten Verkehr gab es in der realen Entwicklung seit den 20er Jahren einen massiven Abbau der Fußwege und des Fahrradverkehrs. Letzterer soll bei der Trend-Perspektive – trotz einer kurzen Renaissance 1989 bis 1994 – bis zum Jahr 2010 erneut stark rückläufig sein. Die starke Zunahme des Kfz-Verkehrs droht den Radverkehr auszubremsen.

Demgegenüber geht das Szenario Zukunft davon aus, daß der Verkehr zu Fuß erneut beachtlich gesteigert wird. Er erreicht damit – unter Berücksichtigung der niedrigeren Bevölkerungszahl – wieder das Niveau von 1929. Parallel steigt der Radverkehr stark an. Er liegt damit knapp auf dem Niveau von 1929. Dabei wird vor allem der Freizeit-, Einkaufs- und Ausbildungsverkehr mit dem Rad ansteigend sein. Ein vergleichbar hoher Anteil der Berufswege mit dem Rad, wie dies 1929 der Fall war, dürfte wenig realistisch sein.

- Der öffentliche Verkehr wird in der Trendanalyse massiv abgebaut. Ausgliederung der S-Bahn, weitere Ausdifferenzierung bei der BVG, Erhöhung der Tarife, Abbau des Personals usw. sind hierfür die Gründe. Den größten Einbruch dürfte dabei die Straßenbahn, das kostengünstigste öffentliche Verkehrsmittel, erleben. Die erwarteten niedrigen Fahrgastzahlen in S- und U-Bahnen stehen im übrigen in einem grotesken Mißverhältnis zu den großen Investitionen, die in diesem Bereich getätigt wurden oder noch werden.

Die Verkehrskonzeption Szenario Zukunft geht in diesem Bereich davon aus, daß der öffentliche Verkehr ein starkes Wachstum erleben wird. In absoluten Zahlen und hinsichtlich seines relativen Anteils an allen Wegen liegt er bei diesem Szenario im Jahr 2010 leicht unterhalb des Niveaus zum Zeitpunkt 1929.

Es ist dabei vor allem die Straßenbahn, die das Mehr an öffentlichem Verkehr tragen kann. Aber auch hier würde die Tram im Jahr 2010 nicht einmal so viele Personen befördern wie 80 Jahre zuvor.

- Bleibt der Pkw-Verkehr. Dieser erlebte im Zeitraum 1929 bis 1994 eine Steigerung um das Siebzehnfache. In allen vorliegenden „Trendanalysen“ soll er nochmals erheblich gesteigert, zum Teil verdoppelt, werden. Die Verkehrsplanung Szenario Zukunft sieht bis zum Ende der Umbauperiode von Berlins Verkehrssektor, die auf den Zeitraum 1996 bis 2010 angesetzt wird, eine Reduktion auf ein Zwölf-

tel des bisherigen Niveaus vor. Dabei geht es um die Reduktion des Pkw-Verkehrs in der Stadt Berlin selbst, nicht um die Frage des Pkw-Besitzes und des Einsatzes individueller Pkw bei Fahrten nach außerhalb Berlins und außerhalb Berlins.

Auch hier ist der Verweis auf Berlins Verkehrsgeschichte von Interesse: Der für das Jahr 2010 anvisierte Pkw-Verkehr läge nach der Konzeption Szenario Zukunft auf dem doppelt so hohen Niveau wie im Jahr 1929.

Unter den skizzierten Bedingungen einer Stadt für die Menschen dürfte es zunehmend unattraktiv sein, über ein privates Auto zu verfügen. Entsprechend wird im Alternativszenario vorgeschlagen, das Angebot im Taxi- und Mietwagenverkehr und bei anderen Modellen wie Car-Sharing erheblich auszubauen.

Ende der 20er Jahre galt die Zahl der Fahrten im öffentlichen Verkehr je Einwohner und Jahr als wichtiger Maßstab für Urbanität, städtische Mobilität und Lebensqualität. Spitzenreiter waren damals New York mit 545 Fahrten, gefolgt von London mit 503 Fahrten und Berlin mit den genannten 449 Fahrten im öffentlichen Verkehr je Einwohner und Jahr.

Im Szenario Zukunft ergeben sich 486 solcher Fahrten, das heißt eine Zahl, die zwar unter den Werten der „historischen“ Rekordhalter New York und London, aber über derjenigen von Berlin Ende der 20er Jahre liegt.

### 2.3 Politik der kurzen Wege

Der Programmpunkt „Politik der kurzen Wege“ ist in der Verkehrskonzeption Szenario Zukunft der wichtigste und derjenige, zu dessen Realisierung der längste Zeitraum einzuräumen ist.

Die Entfernungen der Verkehre des Alltagslebens – Berufsverkehr, Einkaufsverkehr, Ausbildungsverkehr, Freizeitverkehr – müssen wieder massiv reduziert werden.

Ein großer Teil der modernen Verkehre verkehrt verkehrt. Dies kann und muß – auch nach Ansicht der heute vorherrschenden Verkehrswissenschaft – korrigiert werden. In der vielfach zitierten Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung wird Berlins Verkehrsplanern ins Stammbuch geschrieben:

„Grundlage für die Flächennutzungsplanung ist die zu entwickelnde polyzentrale Siedlungsstruktur der Region Berlin. Die regionale Siedlungsentwicklung muß sich an den vorhandenen Siedlungsachsen ausrichten, die durch eine dichte Folge von leistungsfähigen Verkehrsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs gekennzeichnet sind. Wohnungen, Arbeitsplätze und Dienstleistungseinrichtungen sollten im Einzugsbereich zu Fuß erreichbarer Schnellbahnstationen entstehen.“ (DIW 1992)

Maßnahmen, um die Politik der „kurzen Wege“ umzusetzen, müßten sich vor allem auf die folgenden Bereiche konzentrieren:

Der Freizeitverkehr macht heute bereits 39 Prozent aller im Jahr (zu Fuß, per Rad, mit Pkw und im öffentlichen Verkehr) zurückgelegten Personenkilometer aus. Der größte Teil davon – rund 70 Prozent – wird im Pkw-Verkehr zurückgelegt. Anders ausgedrückt: Allein der Freizeitverkehr mit Pkw bringt es auf 47 Prozent der gesamten Fahrzeugkilometerleistungen der Pkw-Flotte im Großraum Berlin. Entsprechend ist knapp die Hälfte der Belastungen, die aus dem Pkw-Verkehr insgesamt resultieren, allein auf den Freizeitverkehr mit Pkw zurückzuführen. Das Einspar- und Verlagerungspotential ist in diesem Segment offensichtlich am größten.

Generell werden der zunehmende Abbau des Pkw- und Lkw-Verkehrs, die Politik der Verkehrsvermeidung und der Verkehrsverlagerung und die Politik für ein grünes Berlin einen entscheidenden Beitrag dazu leisten, daß die Stadt selbst wieder Erholungs- und Freizeitwert gewinnt. Auf diese Weise kann es vor allem zu einem erheblichen Rückgang der Verkehrsleistungen in diesem Segment kommen, was durchaus damit verbunden sein kann, daß die Zahl der Freizeitfahrten dieselbe bleibt oder gar steigt.

In diesem Zusammenhang wird insbesondere erforderlich sein, gezielt dezentrale Freizeit- und Kulturmöglichkeiten zu schaffen sowie bestehende zu erhalten und zu stärken.

Der Einkaufsverkehr brachte es 1988/89 offiziell auf 14 Prozent der gesamten Personenkilometerleistung, die mit Pkw zurückgelegt wird. Hier hat seitdem bereits eine erhebliche Steigerung stattgefunden. Mehr als ein Dutzend gewaltiger Einkaufszentren sind im Berliner Umland aus dem Boden geschossen. Der Trend setzt sich fort – mit negativen Folgen: Bestehende kleine Läden und mittelgroße Einkaufsstätten gehen pleite, der Verkehr explodiert, die Umlandgemeinden ersticken im Verkehr. Wir erleben das Paradoxon, daß kleine und mittelgroße Einzelverkaufsstätten und kleine Dienstleistungsunternehmen, die in der dem privaten Eigentum gegenüber feindlichen DDR überlebt hatten, jetzt in der privaten Eigentum offiziell fördernden Marktwirtschaft in den Ruin getrieben werden.

Notwendig ist die Förderung, der Erhalt und teilweise die Neuschaffung dezentraler Einkaufsmöglichkeiten und kleiner und mittelgroßer Unternehmen mit Dienstleistungsfunktion.

Im Berufsverkehr, der 1988/89 immerhin 28 Prozent der Verkehrsleistung mit Pkw ausmachte, dürfte ein Rückbau der Verkehrsleistungen am schwierigsten sein. Die erste Option wäre hier die Veränderung der Verkehrsmittelwahl, also die Verlagerung von Pkw-Verkehr zum öffentlichen Sektor. Ein zweiter Schwerpunkt müßte sein, bei demjenigen Segment des motorisierten Berufsverkehrs massive Reduktionen in der

Kilometerleistung zu erreichen, bei dem die größten individuellen Fahrtenlängen vorliegen. Von einem solchen Abbau des Pendlerverkehrs über weite Distanzen profitieren die betroffenen Menschen in Form von Zeitgewinnen, u. a. für Familie, Freundin, Freund und Freizeit. Dies erfordert eine aktive Arbeitsmarktpolitik und letzten Endes ein Umsteuern von Geldern, die jährlich für Erwerbslose und sozial Schwache bezahlt werden, in Projekte zur Schaffung von Arbeitsplätzen in sinnvollen Produktionen und Dienstleistungen.

Mittelfristig kann in vielen Berufszweigen auch erreicht werden, daß Wohnort und Arbeitsplatz wieder nichtmotorisiert oder im bike & ride-Verkehr (Fahrrad und öffentlicher Verkehr) erreicht werden.

So ist beispielsweise interessant, daß noch 1993 72 Prozent der erwerbstätigen Menschen in den neuen Bundesländern weniger als zehn Kilometer zu ihrem Arbeitsplatz zurücklegten. In Westdeutschland lag zum gleichen Zeitpunkt dieser Anteil nur noch bei 55 Prozent.

#### 2.4 Verkehrspolitik für wen?

Es gibt mindestens sechs Personengruppen, die sich teilweise überschneiden und die zusammen die große Mehrheit der Gesamtbevölkerung ausmachen, für die die Autostadt Berlin von Nachteil und für die eine Verkehrskonzeption Szenario Zukunft eine erhebliche Verbesserung ihrer individuellen Mobilität mit sich bringt.

##### (1) Frauen in der Autostadt und im Szenario Zukunft

Das Szenario Zukunft zielt darauf, die Benachteiligung von Frauen in der Mobilität wettzumachen.

Durch Reduktion und Verlagerung von Verkehr können diejenigen wieder stark und selbstbewußt werden, die in der Autostadt schwach gemacht, eingeschüchtert und förmlich gezwungen werden, in Nischen und Verstecken zu existieren und zu verkehren.

Wer sagt, Frauen gehöre die Hälfte des Himmels, sollte hinzufügen: Frauen erleben zwei Drittel der Hölle Autostadt.

Für sie ist

- die Stadt der langen Wege,
- der fehlenden Einkaufsmöglichkeiten im Wohnumfeld,
- der fehlenden oder zu weit entfernten Kinderkrippen und -gärten,
- der unzureichend vorhandenen oder entfernt liegenden Kinderspielplätze,
- der Gehwege, die mit Pkw zugestellt und für eine Passage mit Kinderwagen zu schmal sind,
- der angsterfüllenden unterirdischen Passagen und Parkhäuser,

– und der umfassend vorhandenen Gefährdung u. a. der Kids durch den Kfz-Verkehr

ein täglicher Alptraum.

Nach offiziellen Angaben des Bundesministeriums für Verkehr haben (in den alten Bundesländern) 36 Prozent der Frauen im führerscheinbefähigten Alter (mehr als 18jährig) keinen Führerschein, d.h. sie können oder dürfen sich nicht autonom automobil bewegen. Bei den Männern liegt dieser Anteil bei weniger als einem Drittel (11 Prozent).

In den neuen Bundesländern sind diese Zahlen nochmals deutlicher: Mehr als 50 Prozent der Frauen in den neuen Bundesländern haben keine Pkw-Fahrerlaubnis (1991: 56,2 Prozent). Bei den Männern in den neuen Bundesländern lag zum selben Zeitpunkt dieser Anteil bei 24,8 Prozent (Verkehr in Zahlen 1994).

Dabei heißt, einen Führerschein zu besitzen, noch lange nicht, im Alltag automobil zu sein. Bei der „Pkw-Verfügbarkeit“ nennt die Statistik (für die alten Bundesländer) 19,3 Prozent der Männer, die keine „Pkw-Verfügbarkeit“ haben, während dieser Anteil bei Frauen bei 47,1 Prozent liegt. (Verkehr in Zahlen 1984, S. 125).

Bereits die mit der „Charta von Athen“ propagierte Entscheidung, Wohnen, Arbeiten und Erholung voneinander zu trennen, war eine Entscheidung gegen die Frauen und für Männermobilität. Für die alltägliche Mobilität nutzen zwei Drittel der Männer, aber nur etwa ein Drittel der Frauen das Auto. Während Männer tatsächlich die so entstandenen Siedlungen überwiegend als „Schlafstädte“ nutzen, sind diese für Frauen in weit größerem Umfang alltägliches Arbeitsumfeld, ihr Lebens- und Leidensraum.

Wenn Einkaufsmöglichkeiten vor Ort nicht vorhanden oder überteuert sind, resultiert dies in längeren Wegen, die oft mit schweren Taschen zurückzulegen sind, und in mehr Arbeitszeit im Einkaufsverkehr. Kleine, wohnungsnahе Geschäfte erfüllen im übrigen auch eine wichtige soziale Funktion. Hier werden Informationen ausgetauscht, treffen sich Bekannte, finden wichtige Unterhaltungen statt. Der Markt auf der grünen Wiese oder ein großes fernab gelegenes Einkaufszentrum kann diese Funktionen nicht erfüllen.

Wenn der Weg zum Kindergarten, zur Grundschule oder zum Spielplatz zu gefährlich ist, wird ein Elternteil – meist die Frau – als Begleitschutz abkommandiert oder das Kind wird im Auto gefahren.

Wenn Briefkästen abgebaut, Postämter oder Schwimmbäder geschlossen, Verwaltungs- und Beratungsstellen zentralisiert werden, mündet auch dies in längeren Wegen und größerem Zeitaufwand.

Wenn öffentliche Verkehrsmittel nicht vorhanden sind oder nicht ausreichend oft verkehren, zieht dies längere Wegezei-

ten oder längere Wartezeiten nach sich, oft genug an unwirtlichen und Angst einflößenden Orten. Oft sind öffentliche Verkehrsmittel nicht für Menschen mit Bewegungseinschränkungen und Kinderwagen gedacht, Frauen mit Kinderwagen auf die Hilfe anderer Fahrgäste angewiesen.

## (2) Kinder und das Szenario Zukunft

Das Szenario Zukunft zielt darauf, Kinder, die in die Nischen der Autostadt verbannt wurden, wieder ins Zentrum des Lebensstandorts Berlin zu rücken.

Kinder sind eine zweite große Gruppe von Menschen, für welche die Autostadt eine feindliche Stadt ist. Ein Teil der Einschränkungen, von denen Kinder in der Autostadt betroffen sind, wurde bereits im Zusammenhang mit der Situation von Frauen angeführt. Kinder sind autonom. Sie nehmen als selbständige Menschen am Verkehr teil, auch wenn sie in der Verkehrspolitik, bei Verkehrsbefragungen, Zählungen und Erhebungen, systematisch ausgeblendet, bestenfalls als Appendix der Erwachsenen zur Kenntnis genommen werden.

Allgegenwärtig ist die Gefährdung von Leib und Leben: Die frühere Bundesrepublik Deutschland nimmt weltweit einen Spitzenwert in Sachen Kinderfeindlichkeit ein. Es darf ein Zusammenhang vermutet werden zwischen der Tatsache, daß in den alten Bundesländern die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Kinder gemessen an je 100 000 Einwohnern dieser Altersgruppe die höchste in ganz Europa ist und gleichzeitig seit geraumer Zeit in diesem Land jedes Jahr mehr Menschen sterben als lebend geboren werden.

Im September 1995 veröffentlichte der Deutsche Kinderschutzbund eine Erklärung, in welcher er die Bundesrepublik Deutschland als das kinderfeindlichste Land Europas anprangerte und u. a. darauf hinwies, daß „jährlich mehr als 50 000 Kinder auf deutschen Straßen verunglücken.“ (FR 19. September 1995).

## (3) Jugendliche unter 18 Jahren

Das Szenario Zukunft zielt darauf, den Freiraum und die Mobilität von Jugendlichen zu erhöhen.

Jugendliche zählen noch zu der Gruppe, die in der Amtssprache als „nicht führerscheinbefähigt“ bezeichnet wird. Sie weisen die höchste Mobilität unter allen gesellschaftlichen Schichten auf. Während ihr Ausbildungsverkehr ebenso intensiv wie der Berufsverkehr der Erwachsenen ist – fünf-, manchmal sechsmal pro Woche zur Ausbildungsstätte und zurück – kommt es, wie bei Kindern auch, gleichzeitig zu einem äußerst intensiven Freizeitverkehr.

Während Erwachsene im statistischen Schnitt zwei- bis dreimal die Woche Wege im Freizeitverkehr zurücklegen, tun Kinder und Jugendliche dies oft täglich. Bei Jugendlichen sind bei all ihren Wegen die jeweiligen Entfernungen weit größer



als diejenigen der Kinder – bedingt durch die geringere Zahl der Ausbildungseinrichtungen und deren Zentralisierung, durch einen großen Freundes- und Bekanntenkreis, der weiter entfernt lebt.

Sichere Fuß- und Fahrradwege und ein kinder- und jugendgerechter öffentlicher Nahverkehr haben hier einen großen Stellenwert. Die Förderung dezentraler Einrichtungen für Jugendfreizeit bzw. von Jugendfreizeiteinrichtungen, die optimal mit nichtmotorisiertem und öffentlichem Verkehr erreichbar sind, und eine Dezentralisierung von Ausbildungsstätten stellen wichtige Mittel dar, um Städte und Wohnräume jugendgerecht zu gestalten.

#### (4) Seniorinnen und Senioren

Das Szenario Zukunft zielt darauf, den Mobilitätsbedürfnissen des ständig größer werdenden Anteils von Seniorinnen und Senioren gerecht zu werden.

Ungefähr ebenso groß wie der Anteil von Kindern an der Gesamtbevölkerung ist der Anteil von Seniorinnen und Senioren. Knapp 15 Prozent der Berliner Bevölkerung sind unter 15 Jahre alt. Mehr als 15 Prozent sind 65 Jahre und älter. Während der erstgenannte Personenkreis absolut und relativ abnimmt, wachsen Zahl und Anteil der älteren Menschen. Auch dieser Personenkreis ist in der Autostadt in besonderem Maß in seiner Bewegungsfähigkeit eingeengt.

In diesem Alter beginnen alte Menschen, in großem Umfang auf das Auto, so sie es denn bisher für ihre Mobilität nutzten, zu verzichten und auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen oder verstärkt zu Fuß zu gehen. Bei den Männern über 65 Jahren liegt der Autoanteil an allen zurückgelegten Wegen gerade noch bei 31 Prozent. Bei den Seniorinnen liegt er sogar nur bei 17 Prozent. Bei einem großen Teil dieser Autofahrten sind die alten Menschen Mitfahrende. Bei den Frauen über 60 Jahren beispielsweise verfügen nur noch vier Prozent über einen eigenen Pkw.

Die Zahl der Wege pro Tag liegt bei den meisten alten Menschen jedoch kaum niedriger als bei jüngeren.

Das Entfallen der Berufswege wird weitgehend wettgemacht durch andere Wege: solche im Freizeitverkehr, Einkaufswege, Wege zum Arzt und Wege zur Versorgung von Enkelkindern (z. B. zur Schule oder in den Kindergarten bringen). Allerdings sind alte Menschen in erster Linie im eigenen Wohnviertel unterwegs. Entsprechend höher sind ihre Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur im Kiez.

Entsprechend ohnmächtig erleben sie die Autostadt. Entsprechend wird auch für sie erst die Stadt der kurzen Wege zu ihrer Stadt.

#### (5) Zwölf Prozent mobilitätsbehinderte Menschen

Das Szenario Zukunft zielt darauf, die Mobilität von Menschen mit Behinderungen zu erhöhen.

Eine weitere Gruppe von Menschen, für welche die Autostadt und die Stadt der unzureichenden öffentlichen Verkehrsmittel eine Alptraumstadt ist, sind die Behinderten.

20 Prozent der gesamten Bevölkerung in Deutschland gelten als „mobilitätsbehindert“; viele von ihnen zählen zu der bereits erwähnten Gruppe der Seniorinnen und Senioren.

Zwölf Prozent der Bevölkerung sind so behindert, daß sie nicht oder nur mit Schwierigkeiten Autos und die herkömmlichen öffentlichen Verkehrsmittel für ihre Mobilität benutzen können. Je weiter die Wege, je größer die Gefährdungen durch den Straßenverkehr, je größer der Lärm – zumal für Menschen, die sehbehindert sind und sich weit stärker als andere nach ihrem Gehör orientieren – desto ohnmächtiger und ausgegrenzter ist diese Gruppe. Neueste Technik kann heißen, daß sie Behinderten Vorteile bringt. Niederflurbusse und Niederflurstraßenbahnen stellen solche Verbesserungen dar.

#### (6) Menschen ohne deutschen Paß

Das Szenario Zukunft zielt darauf, die Mobilität von Menschen ohne deutschen Paß, deren Anteil in Berlin besonders hoch ist, zu verbessern.

In Berlin leben mehr als 400 000 Menschen ohne deutschen Paß. Sie stellen damit zwölf Prozent der gesamten Wohnbevölkerung. Viele von ihnen wohnen und arbeiten hier seit mehreren Jahr-zehnten. Laut offizieller Verkehrsstatistik ist die große Mehrheit der nichtdeutschen Wohnbevölkerung auf den öffentlichen oder nichtmotorisierten Verkehr angewiesen. Nur 35 Prozent der männlichen Einwanderer verfügt im Alltagsverkehr über einen Pkw. Bei den Frauen ohne deutschen Paß liegt dieser Anteil bei zehn Prozent; 90 Prozent von ihnen sind also nicht automobil.

Allein wenn die hier angeführten Menschengruppen ernst genommen und deren Interessen in den Mittelpunkt gestellt würden, würde deutlich, daß eine Politik des Szenarios Zukunft zugleich eine Politik für die Mehrheit der Bevölkerung ist. Dies gilt erst recht für die Zukunft, in welcher vor allem der Anteil der Seniorinnen und Senioren noch erheblich ansteigt.

#### 2.5 Zu Fuß gehen und Radfahren

Wird bedacht, daß heute nach den offiziellen Statistiken rund ein Drittel aller Pkw-Fahrten im Entfernungsbereich von maximal drei Kilometern liegt, dann wird das große Verlagerungspotential von Pkw auf die Verkehrsträger Füße und Pedale deutlich.

Trotz des gewaltigen Anstiegs der Pkw-Zahl sind die deutschen und Berliner Haushalte weit mehr fahrradmobil als automotorisiert. 60 Millionen Fahrräder stehen 38 Millionen Pkw gegenüber.

Allerdings sind viele dieser Räder eher als zusätzliches und potentielles Verkehrsmittel vorhanden. Zu einem großen Teil,

weil Radfahren im Alltagsverkehr der Autostadt vielen als zu gefährlich erscheint.

Der Anteil der Radfahrten an allen Wegen liegt in Berlin weit niedriger als in anderen Städten. In dieser Stadt werden gut fünf Prozent aller Wege mit Pedalkraft zurückgelegt. In München und Frankfurt/M. liegt dieser Anteil bei mit zehn und neun Prozent doppelt und in Amsterdam mit 20 Prozent viermal so hoch.

Voraussetzung dafür ist eine radfreundliche Verkehrspolitik und ein radfreundliches Klima. Das heißt zugleich, daß der Krieg, den die offizielle Verkehrspolitik erfolgreich unter die Zufußgehenden und Radfahrenden getragen hat, beendet wird. Radfahrten müssen auf den – Kfz-verkehrsberuhigten – Straßen stattfinden. Der Fußgängerbereich darf nicht wegen Radwegen reduziert werden. Wenn der Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs erhöht und derjenige des Kfz-Verkehrs reduziert werden soll, dann muß sich das in entsprechend verringerten Kfz-Verkehrs- und Abstellflächen niederschlagen.

Die Kombination Rad – öffentlicher Verkehr allerdings ist ideal. Mit ihr wird das Potential im Radverkehr im Kurzstreckenbereich – als Zubringer zum nächsten zentralen ÖPNV-Bahnhof oder Haltepunkt – genutzt.

Bike & ride stellt eine wichtige Alternative zu park & ride dar: Der Entfernungsbereich der Pkw, die park & ride-Plätze anfahren oder anfahren sollen, liegt in der Regel im Drei-Kilometer-Bereich. Ein Pkw-Abstellplatz an park & ride-Plätzen kostet jedoch 15mal mehr als ein – diebstahlsicherer und wettergeschützter – Fahrradabstellplatz.

## 2.6 Entwicklung eines flächendeckenden, effizienten, komfortablen öffentlichen Verkehrs mit dem Rückgrat Straßenbahn

Ein Einstieg in die Verwirklichung eines solchen alternativen Verkehrsszenarios im Bereich des öffentlichen Verkehrs besteht darin, daß die ÖPNV-Ausbaupläne, die seit 1990 von unterschiedlichen Institutionen wie BVG/BVB und Verbänden wie dem Fahrgastverband IGEB, dem BUND, dem VCD, den GRÜNEN/AL/BÜNDNIS 90, der PDS-Berlin u. a. als Sofortprogramme vorgeschlagen und konkretisiert wurden, als erste verwirklicht werden:

- Verlängerungen der Straßenbahnlinien in den Westteil,
- baldmöglichste Nutzung der Oberbaumbrücke für den Straßenbahn-Verkehr,
- Sanierung aller bestehenden Straßenbahngleise.

Im S-Bahn-Bereich geht es zunächst darum, umgehend das S-Bahn-Netz in seinem Umfang von 1961 wiederaufzubauen, also auch die S-Bahn in das Havelland und die Wiederherstellung der Ringbahn.

Beispiele wie die Erfolge der Straßenbahnen in Karlsruhe und Freiburg sind bekannt. Auf die Wiedereinführung der Tram in

Grenoble, Strasbourg, Manchester und London ist hinzuweisen. Mit Aufmerksamkeit wurde zur Kenntnis genommen, daß die Straßenbahn im Autoland Nummer eins, in den USA, ein „Revival“ erlebt und Städte wie Denver, Dallas, Houston, St. Louis und Minneapolis die Tram wiedereinführen bzw. wiedereinführten.

Es sind im wesentlichen drei Argumente, die für die Straßenbahn bzw. eine Stadtbahn als wichtigstes öffentliches Verkehrsmittel in Berlin sprechen:

(1) Aus der Sicht der Benutzerinnen und Benutzer und im Rahmen einer Verkehrspolitik für die Menschen besteht der wichtigste Vorteil der Tram in dem hohen Komfort, den diese für die Fahrgäste bietet, und in der großen Stadtverträglichkeit, welche der gesamten Bevölkerung zugute kommt.

Straßenbahnen bieten ausreichend Sitzkapazitäten. Die Einstiege sind vertretbar hoch, zumal mit zusätzlich ausgeklapptem Tritt-brett bei geöffneten Türen. Dies gilt bereits für herkömmliche Bahnen, auch für modernisierte Tatrabahnen. Moderne Niederflurwagen, die in unserem Modell für die neu anzuschaffenden Straßenbahnen vorgeschlagen werden, ermöglichen ein besonders bequemes Einsteigen. Der gesamte Fußboden befindet sich nur rund 30 Zentimeter über der Schiene. Somit befinden sich Bordsteinoberkante und Fahrzeugeinstieg auf nahezu gleichem Niveau. Behinderte und Kinder, Alte und Menschen mit Kinderwagen oder schweren Einkaufstaschen gewinnen damit in besonderem Maß an Mobilität.

Stadtkomfort bietet die Tram auch insofern, als mit ihr eine optimale Erschließung der Fläche erfolgt. Die Straßenbahngleise folgen den Gegebenheiten der Bebauung anstatt der Zielsetzung des Planers, der A und B im Keller der Stadt mit einer Geraden zu verbinden sucht. Damit orientieren sich Trambahnen automatisch an den Bedürfnissen der hier Wohnenden oder Arbeitenden, derjenigen, die Besorgungen machen, sich erholen oder auch mal nur Stadt und Leute besehen wollen. Dabei benötigen Straßenbahnen weniger Fläche als Busse.

Straßenbahnen sind das einzige öffentliche Verkehrsmittel, das sich problemlos in Fußgängerzonen integrieren läßt. Keine Schadstoffemissionen am Einsatzort, die geringe Lärmentwicklung – moderne Fahrzeuge müssen durch Klingeln und zum Teil durch Musik erst wieder hörbar gemacht werden – und ihr extrem niedriges Gefährdungspotential bewirken die hohe Akzeptanz bei Fußgängern und Anwohnenden.

Damit ist auch die Stadtverträglichkeit und Urbanität von Straßenbahnen angesprochen. Unterirdisch geführte Bahnen oder „abgehobene“, auf Stelzen geführte Schnellbahnen sind nur vermittelt – über Rolltreppen, Bahnhöfe, Brücken – Teil der Stadt. Straßenbahnen sind von vornherein in das städtische Bild und Leben integriert, sind „natürliches Inventar“ der Stadt.

Die Schadstoffemission von Straßenbahnen in der Stadt ist gleich null; der Energieverbrauch liegt deutlich unter demjenigen aller anderen öffentlichen Verkehrsmittel.

(2) Das zweite überzeugende Argument pro Tram ist ihre Effizienz. Die Straßenbahn kann zwar auch Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 80 km/h erreichen. Ihre Durchschnittsgeschwindigkeit von Haltepunkt A nach Haltepunkt B liegt allerdings um 20 bis 30 Prozent unter derjenigen einer U- oder S-Bahn.

Dennoch benötigen die Fahrgäste bei einer gewöhnlichen ÖPNV-Fahrt für ein und dieselbe Strecke im Trambahnverkehr eher weniger Zeit als bei Nutzung der U- oder S-Bahn. Erst bei Entfernungen von zehn und mehr Kilometern können die letztgenannten Verkehrsmittel ihren Geschwindigkeitsvorteil ausspielen.

Der wichtigste Grund hierfür sind die kürzeren An- und Abmarschwege und die Tatsache, daß auf zwei U- oder S-Bahnhaltestellen mindestens drei Trambahn-Stopps kommen.

Gleichzeitig erreicht eine moderne Straßenbahn oder Stadtbahn eine weit größere Kapazität als eine Buslinie und fast dieselbe Kapazität wie eine U- oder S-Bahnverbindung. Die dichtere Taktfolge – oberirdisch geführte Trams fahren auf Sicht; aufwendige technische Verkehrsregelungen sind nicht erforderlich – und ein schneller Fahrgastwechsel an Haltestellen führen zu diesem Ergebnis. Trams erreichen diese Effizienz bei gleichbleibend hohen Sicherheitsstandards und, auch in Fußgängerzonen, sehr niedriger Unfallgefahr.

Der Vergleich mit dem Kfz-Verkehr ergibt: Während eine Autofahrspur in einer Stunde die Passage von rund 900 Pkw oder von rund 1 200 Personen in Pkw ermöglicht, bringt es ein Straßenbahnverkehr im gleichen Zeitraum auf die zehnfache Fahrgastzahl.

(3) Es bleibt als drittes Argument die betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche bzw. gesamtgesellschaftliche Rechnung. Unter allen motorisierten Verkehrsmitteln ist die Straßenbahn die preisgünstigste Transportart.

Für einen Kilometer U-Bahn bekommt man 15 Kilometer Straßenbahn, für einen Kilometer S-Bahn drei bis fünf Kilometer Tram.

Die Betriebskosten liegen im Trambahnverkehr deutlich niedriger als bei U-Bahnen und Bussen. Straßenbahngesellschaften führen dort, wo sie eine führende Position im Verkehrsmarkt innehatten, in der Regel Gewinne ein. Busse rechnen sich selten, U-Bahnen nie.

In einer gesamtgesellschaftlichen Rechnung sieht die Bilanz nochmals günstiger aus, was sich bereits aus den angeführten hohen Sicherheitsstandards und der skizzierten Umwelt- und Stadtverträglichkeit ergibt.

## 2.7 Umfang des Straßenbahnnetzes

Vorbild für die Dichte des Straßenbahnnetzes von insgesamt rund 650 Kilometern Länge ist einerseits das Dreieck Rosa-Luxemburg-Platz–Schönhauser Allee–Landsberger Allee und andererseits der Kern von Köpenick. Auch in der Friedrichstraße und Unter den Linden soll erstmalig die Straßenbahn fahren.

In der Innenstadt wäre das Netz weniger dicht als 1929, als die Straßenbahn praktisch durch jede Straße fuhr. Die hier erfolgte stärkere Bündelung liegt auch im Interesse der Fahrgäste: Es ist bequemer, eine Seitenstraße weiter zu gehen und dort mehrere Linien, die in kürzeren Abständen verkehren, vorzufinden.

Darüber hinaus kommt eine solche Planung billiger und berücksichtigt die seit 1929 entstandenen U-Bahn-Verbindungen.

Im Außenbereich ist das vorgeschlagene Trambahn-Netz deutlich zu erweitern, um die am Stadtrand in beiden Teilen der Stadt entstandenen neuen Siedlungsgebiete – Falkenhagener Feld in Spandau und Märkisches Viertel in Reinickendorf – anzuschließen und Hohenschönhausen, Marzahn, Hellersdorf besser für den ÖPNV zu erschließen.

Die Erschließung der Neubaugebiete im Ostteil der Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln war verhältnismäßig gut, aber nicht perfekt. Deshalb sieht eine Konzeption für die Tra(u)msstadt Berlin auch hier Verbesserungen vor, z. B. die Verbindungen Hohenschönhausen–Marzahn, Marzahn–Köpenick, Hellersdorf–Kaulsdorf und Hellersdorf–Mahlsdorf.

Ein weiterer Unterschied zu 1929 und ein neuer Schwerpunkt einer neuen Trambahnkonzeption ist die Erschließung der Freien Universität in Dahlem durch die Straßenbahn. Auf den Flächen in Tegel und Tempelhof, die heute noch von Flughäfen okkupiert sind, können neue Stadtteile entstehen, die von der Straßenbahn zu erschließen wären. Neu vorgeschlagene Strecken zwischen Zehlendorf/Dahlem–Lichterfelde–Marienfelde–Johannisthal und Tegel–Märkisches Viertel–Pankow–Weissensee–Hohenschönhausen sind Ausdruck der gegenüber dem 1929er Netz verbesserten Querverbindungen.

Die Anforderungen, die ein alternatives Verkehrsszenario an den übrigen öffentlichen Verkehr stellt, ergeben sich weitgehend aus dem, was bisher in dieser Arbeit entwickelt wurde.

- Die starke Reduktion des Busverkehrs, die mit diesem Szenario Zukunft vorgeschlagen wird, ist die Konsequenz der Option Straßenbahn als Rückgrat des ÖPNV. Von denjenigen, die auf einen Ausbau des Busverkehrs setzen, wird vielfach vergessen, daß Busse – das gilt auch für umweltfreundliche O-Busse – gar nicht in der Lage sind, die im Rahmen einer solchen Alternative erforderliche große Zahl von Fahrgästen aufzunehmen. Bei Verwirklichung einer

Tra(u)mstadt Berlin stellen Busse, Kleinbusse, Ruf- und Sammeltaxen allerdings wichtige Ergänzungen eines so konzipierten ÖPNV dar.

- Einheitstarife anstatt der Tarifvielfalt bzw. anstelle „leistungsbezogener“ Tarife, eine Bevorrechtigung aller öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber dem Kfz-Verkehr z. B. an Ampeln (Priorisierung) und eine Politik des öffentlichen Verkehrsunternehmens, bei welcher die hier beschäftigten Menschen den Kontakt zu der Kundschaft herstellen, anstatt diese mit Hunden, Wachmannschaften und Automaten abzuschrecken, sind Selbstverständlichkeiten. In Amsterdam ging das städtische Verkehrsunternehmen wieder dazu über, Schaffner einzusetzen.
- Der Privatisierungspolitik und dem bestehenden zentralistischen Filz von BVG und S-Bahngesellschaft ist die Konzeption eines einheitlichen, demokratisierten, öffentlichen Verkehrsunternehmens entgegenzusetzen. Dieses sollte einer dreifachen demokratischen Kontrolle unterliegen:
  - derjenigen durch die hier Beschäftigten,
  - einer solchen durch Verbände, welche die Interessen der Fahrgäste und der Umwelt zum Ausdruck bringen,
  - und einer direkten parlamentarischen.

## 2.8 Schienenfernverkehr

Das Ringbahnkonzept wurde von der Deutschen Bahn AG als Alternative zum Lehrter Zentralbahnhof untersucht und – zweifellos mit nicht immer überzeugenden Argumenten – verworfen.

Die Alternative der Reaktivierung von Kopfbahnhöfen wurde zunächst nur vom BUND debattiert. Sie wurde von der Deutschen Bahn AG, wie berichtet, erst gar nicht geprüft und spielte in der bisherigen Verkehrsdebatte in Berlin eine geringe Rolle.

Die im August 1995 im Auftrag des VCD Berlin vorgelegte Studie der Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung dürfte diese Debatte neu beleben. In dieser Arbeit wird gegenüber dem Ringbahnmodell vorgebracht, daß dieses ebenfalls von der Voraussetzung ausgehe, möglichst viele Züge durchbinden zu wollen. Aufgrund der genannten geringen Anteile des Durchgangsverkehrs sei dies jedoch eine falsche Grundannahme; die hohen Investitionen also nicht gerechtfertigt.

Diese Studie plädiert statt dessen für die Einrichtung von Kopfbahnhöfen. Die Verfasser sehen in dieser Konzeption spezifische Vorteile, die insbesondere bei der Stadt Berlin zum Tragen kommen. Verwiesen wird

- auf „die optimalen Möglichkeiten zur Verknüpfung des Eisenbahnverkehrs mit dem ÖPNV nach den Kriterien fortschrittlicher Verkehrsplanung“ (u. a. kurze Fußwege),

- darauf, daß „das Zeitalter der Dampftraktion vorbei (ist). Moderne Elektro- und Diesel-Trieb- und Wendezüge benötigen weder die großen Behandlungsanlagen vergangener Zeiten noch erzeugen sie den erheblichen Lokverkehr. Eine in der Mitte der Gleisfelder untergebrachte kompakte (ggf. auch doppelstöckige) Zugbehandlungseinrichtung kann Ver- und Entsorgungs- sowie Reinigungsaufgaben erfüllen und ist von allen Bahnsteiggleisen mit minimaler Leerkilometerleistung anzufahren“,
- auf die große Zahl der damit ermöglichten Bahnsteigkanten und damit die weit größere Kapazität.

Die Verfasser der Studie schlagen die Einrichtung von drei Kopfbahnhöfen vor, die alle eng mit dem ÖPNV, vor allem mit dem Straßenbahnnetz zu verknüpfen seien. Hierfür stellen sie ein besonderes Modell zur Diskussion, nach welchem in diesen Bahnhöfen „eine Ausrüstung mit alternierenden Vollbahngleispaaren und Straßenbahngleisen“ vorzusehen sei. Auf diese Weise könnten äußerst kurze Wege zwischen Fernbahn und dem ÖPNV realisiert werden.

Bei Verwirklichung der Zielsetzungen für den Schienenfernverkehr (Moratorium, aber schrittweiser Ausbau des Schienennetzes) könnte Berlin in wenigen Jahren in ein effizientes Regional- und Fernbahnnetz eingebunden sein. Der Zeitaufwand für Schienenentfernungen würde im Regionalverkehr um ein Viertel und teilweise um ein Drittel, im Fernverkehr vielfach um die Hälfte zusammenschrumpfen. Die Verbindung Berlin–Leipzig, für die auch sechs Jahre nach dem Fall der Mauer noch mehr als zwei Stunden Zugfahrtzeit erforderlich sind, könnte mit ihren 165 Schienenkilometern in einer Stunde und 15 Minuten zurückgelegt werden, wenn – z. B. bei Einsatz von Zügen mit Neigungstechnik – eine Reisegeschwindigkeit von 130 Stundenkilometern erreicht wird.

Selbst bei größeren binneneuropäischen Entfernungen ist ein Fernzugreiseverkehr bei Einsatz entsprechender moderner Schienentechnik attraktiv. Während aktuell auf der Strecke Berlin–Paris zwölf Stunden Fahrtzeit erforderlich sind, könnte diese 1 109 Schienenkilometer lange Verbindung selbst auf der alten Trasse und unter den genannten Bedingungen in achteinhalb Stunden zurückgelegt werden.

Eine solche Einbindung Berlins in den Schienenfernverkehr hieße vor allem, daß der Flugverkehr radikal reduziert werden könnte und der Bau eines neuen Großflughafens umgehend zu den Akten zu legen ist.

## 2.9 Die autofreie Stadt – die grüne Stadt Berlin

Erforderlich ist heute erneut ein offensives Grünflächenkonzept. Zu prüfen ist das Projekt einer weit größeren grünen Lunge im Zentrum der Stadt, mit welchem bestehende Parks und Grünanlagen wie Tiergarten, Viktoriapark und Hasenheide mit im Grünen verlaufenden S-Bahnen und neu als Grünfläche auszuweisenden Flächen (Tempelhof) miteinan-



der verbunden werden. Die Konzeption einer weitgehend autofreien Stadt, die Aufgabe des Tempelhofer Flugfeldes und die vorgeschlagene massive Reduktion des Luftverkehrs, die ein effizienter Schienenfernverkehr mit sich bringt, rücken ein solches Projekt in den Bereich konkreter gesellschaftlicher Debatten.

Schließlich sind Berlins Wasserstraßen als Teil der Urbanität zu verstehen. Indem Straßen zurückgebaut und die Flächen des nichtmotorisierten Verkehrs erweitert werden, werden Spree, Havel und Kanäle aus den tödlichen Umarmungen von stadtautobahnähnlichen Straßen befreit und von den Menschen als Teil ihrer Stadt zurückerobert. In vielen Bereichen erscheint eine teilweise Renaturierung von Uferbereichen sinnvoll.

Teilweise können die Berliner Gewässer verstärkt verkehrlich genutzt werden. Das entsprechende Potential hierfür wird vor allem im Freizeit- und Tourismus-Verkehr liegen. Der Freizeitverkehr auf dem Wasser spielte Ende des 19. Jahrhunderts und bis Ende der 20er Jahre eine weit größere Rolle als heute.

### 3. Mehrheiten, Arbeitsplätze, Finanzen und Realpolitik

Die klassischen Argumente, die gegen das hier entwickelte Szenario Zukunft vorgebracht werden, lauten: Erstens – dafür gibt es keine Mehrheiten; zweitens – das ist nicht finanzierbar; drittens – das kostet Arbeitsplätze. Summa summarum: Hier würde keine Realpolitik vorgeschlagen.

#### 3.1 Mehrheiten werden gemacht – für die Verkehrsalternative kann eine Mehrheit gewonnen werden

1992 teilte das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mit, daß „sich (bundesweit) 72 Prozent der repräsentativ Befragten für Geschwindigkeitsbeschränkungen, im Westen auf 120 Stundenkilometer, im Osten etwas darunter, aussprachen. Eine große Mehrheit fand der Vorschlag, den Kernbereich großer Städte für den Autoverkehr zu sperren.“

Auch in der Autostadt Berlin ist eine breite soziale Grundlage für eine solche Alternative vorhanden. Oben wurde gezeigt, welche großen Bevölkerungsgruppen von einer solchen Alternative profitieren würden.

Die Statistik unterstreicht diese Bilanz. Auf Basis einer Emnid-Umfrage wurde 1993 ermittelt – und von Verkehrssenator Dr. Herwig Haase eingeräumt –, daß von den rund 1,8 Millionen Berliner Haushalten 836 000 keinen eigenen Pkw haben. Die Unterschiede zwischen Ost und West sind dabei weitgehend nivelliert: Während in Ost-Berlin 49 Prozent oder 290 000 Haushalte nicht automobil sind, liegt diese Quote im Westteil bei 47 Prozent (546 000 Haushalte).

In einem Haushalt ohne Auto kann kein Interesse an einer auto-freundlichen Verkehrspolitik bestehen.

Diese starke Ausgangsposition für eine autofreie Option ist zumindest potentiell noch größer: Es kann davon ausgegangen werden, daß in vielen Haushalten mit Auto einzelne Haushaltsmitglieder – z. B. wer im Alltag auf den nichtmotorisierten und den öffentlichen Verkehr angewiesen ist, wozu mehr Frauen als Männer, alle Kinder und alle Jugendlichen unter 18 Jahren zählen – ebenfalls kein Interesse an der Fortsetzung der Politik zugunsten des Motorisierten Individualverkehrs haben.

Weiterhin gibt es gute Gründe für die Annahme, daß es unter den 1,4 Millionen Pkw-Haltern in Berlin eine große Zahl gibt, die auf das Auto verzichten würden, wenn Alternativen entwickelt und ein gesellschaftliches Klima für eine Verkehrswende herbeigeführt würden. Addiert man zu der bekannten Größe von fast 50 Prozent der Haushalte ohne Auto diese beiden Unbekannten hinzu, dann schmilzt das Argument einer mangelnden Mehrheit für eine Politik der Verkehrswende wie Schnee im Frühjahr.

Dort, wo es Schritte zu einer weitgehenden Autoverkehrsberuhigung oder gar zu einem autofreien Wohnen gab, ist der Zustimmungsgrad in der Bevölkerung außerordentlich groß.

In Berlin-Moabit wurde im Zeitraum 1983 bis 1991 im Rahmen von sechs bundesweiten vergleichbaren Projekten ein „Modellvorhaben Flächenhafte Verkehrsberuhigung“ durchgeführt. Vor der flächenhaften Verkehrsberuhigung ergab eine Haushaltsbefragung ein „eher negatives Ergebnis“ hinsichtlich der anvisierten Umgestaltungen. Danach ergab die Bilanz eine insgesamt höhere Wohnzufriedenheit. Insgesamt hat sich die Zahl der Aufenthalte von Menschen im Kiez verdoppelt, die Zahl der kurzfristigen Aufenthalte wuchs gar um 300 Prozent an.

Dabei könnte die Bilanz noch weit besser und die Zustimmung in der Bevölkerung größer ausfallen, wenn so verfahren worden wäre, wie es in dem hier vorgeschlagenen Szenario Zukunft vorgesehen ist. Die Moabiter Verkehrsberuhigung bezog nicht, wie ursprünglich vorgesehen, die Hauptverkehrsstraße durch das Viertel, die Beusselstraße, mit ein, die oft als „schlimmste Straße Deutschlands“ bezeichnet wurde.

Kfz-verkehrsberuhigt wurde lediglich eine „Insel“, die weiterhin Kfz-verkehrsumbrandet ist.

### 3.2 Die Verkehrswende ist finanzierbar – die Autostadt Berlin kommt teuer zu stehen

Das zweite Argument, eine Politik der Verkehrswende müsse an den Finanzen scheitern, erweist sich angesichts vorliegender Bilanzen der gesamtgesellschaftlichen Kosten des Autoverkehrs als Bumerang.

Inzwischen liegt eine Reihe von Studien zu den gesamtgesellschaftlichen Kosten des Autoverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland zum Zeitpunkt vor der Vereinigung mit der DDR

vor. Die Zahlen schwanken im einzelnen noch, was darauf zurückzuführen ist, daß einige Kostenfaktoren mit Geldbeträgen unterschiedlich (Schadstoffe, Verletzte) oder kaum (Tote) bewertet werden können.

Gemeinsam ist all den Arbeiten, die von unabhängigen Instituten erstellt wurden: Der Straßenverkehr ist stark defizitär; die Einnahmen aus Mineralöl- und Kfz-Steuer decken bei weitem nicht die entstehenden Kosten.

Eine Arbeit des Umwelt- und Prognose-Instituts (UPI) in Heidelberg errechnete für den Zeitraum 1960 bis 1986 ein Defizit des Motorisierten Individualverkehrs von 1 585 Mrd. DM, 40mal so hoch wie im Fall der aufgelaufenen Schulden der Deutschen Bundesbahn im weit größeren Zeitraum von 1949 bis 1986. Für das Jahr 1986 geht dasselbe Institut davon aus, daß der Pkw-Verkehr mit 90 Mrd. DM subventioniert werden mußte.

Als Defizit des Straßengüterverkehrs gibt dasselbe Institut in einer getrennten Studie die Summe von 35 Mrd. Mark allein im Jahr 1987 an.

Nach diesen Berechnungen müßte der Preis für Pkw-Kraftstoffe auf mehr als 3 DM und der Preis für Lkw-Kraftstoff, im wesentlichen Diesel, auf 5 DM angehoben werden, wenn eine Kostendeckung erreicht werden sollte.

Auch für Berlin, wenn auch „nur“ für den Westteil der Stadt, liegt seit 1989 eine vergleichbare Berechnung vor. Sie wurde von Dr. Dieter Apel, Mitarbeiter an dem in dieser Stadt ansässigen Deutschen Institut für Urbanistik (Difu), erstellt. In ihr werden die sozialen und ökologischen Kosten des Straßenverkehrs sowohl bei den staatlichen als auch bei den privaten Kostenträgern berücksichtigt.

Das Ergebnis dieser Untersuchung: Der Personenkilometer im Straßenverkehr West-Berlins kostete 1985 mit 0,71 DM fast doppelt so viel wie derjenige im öffentlichen Verkehr (0,39 DM). In dieser Rechnung waren die privaten Ausgaben für Kfz berücksichtigt.

Selbst wenn ausschließlich die staatlichen (gesellschaftlichen) Kosten berücksichtigt und den Einnahmen gegenübergestellt werden, lag das Defizit des West-Berliner Straßenverkehrs in diesem Jahr mit 2 Mrd. DM mehr als doppelt so hoch wie im Fall der Berliner Verkehrsbetriebe. Dr. Dieter Apel errechnete für diesen Zeitpunkt als Kraftstoffpreis, der die damaligen gesamtgesellschaftlichen Kosten gedeckt hätte, 3 DM je Liter.

Richtig ist, daß die Autoindustrie und der ADAC diese Berechnungen als unzutreffend und unwissenschaftlich abqualifizieren. Angesichts der Tatsache, daß Mitte der 80er Jahre solche Berechnungen nur von einer kleinen, in der Öffentlichkeit kaum berücksichtigten Minderheit vorgetragen wurden, daß diese heute in zunehmendem Umfang allgemeine öffentliche Anerkennung erfahren und auch Bonner Ministerien und das Bundesumweltamt in Berlin zumindest Teile solcher Bilanzen akzeptieren, ist es lediglich eine Frage der Zeit, bis diese Allgemeingut werden.

Das Szenario Zukunft für Berlins Verkehrssektor rechnet sich auch in der Gesamtsumme. Tabelle 2 führt alle Kostenpositionen für diese Politik der Verkehrswende an. Den „Konstruktiven Umbaukosten“ werden weitaus höhere Kosten der Auto-gesellschaft gegenübergestellt, die in dem vor uns liegenden Zehnjahreszeitraum nach den Plänen der größtmöglich anzunehmenden Auto-Union (GAU) aus Steuermitteln zu bezahlen sind. Die letzteren Kosten wurden als „Destruktive Trendkosten“ zusammengefaßt.

Tabelle 2

„Konstruktive Kosten des Szenario Zukunft“ und „Destruktive Kosten der Trend-Verkehrspolitik“ in einem Zehnjahreszeitraum

Konstruktive Kosten Szenario Z		Destruktive Kosten – Trend –	
Art	Mio. DM	Mio. DM	Art
Straßenbahn gesamt	8 450	6 500	U-Bahn gesamt
davon:			darunter:
– Neubau von 475 km	(4 750)	(2 000)	– U5 Alex-Zentralbhf. Modernisierung und Neubeschaffung
– Neubeschaffung von 1 200 Wagen	(3 600)	(2 500)	
– Modernisierung von 400 Wagen	(100)	(2 000)	– 10 km Neubau*)
S-Bahn gesamt	(2 000)	(5 000)	S-Bahn**)
Zwischensumme ÖPNV I	10 450	11 500	Zwischensumme ÖPNV I
BVG-Betriebs- kostenzuschuß	10 000	20 000	BVG-Betriebskosten- zuschuß
Zwischensumme ÖPNV II	20 450	31 500	Zwischensumme ÖPNV II
Wasserwege Renaturierung Stadtparkanlagen Tegel, Tiergarten, Tempelhof-Hasenheide	300	4 000	Wasserwege Denaturierung Stadt-Park: Betonprojekte, Zentraler Bereich
Straßenrückbau, Verkehrsberuhigung	700	5 000	Straßenausbau und -unterhalt
Fernbahn Berlin-Hamburg***)	10 000	10 000	Transrapid Anteil Berlin
Fernbahn Investitionen zur Reduktion von Flugverkehr	–	2 500	Luftverkehr Ausbau (Schönefeld) Defizite und Großflughafen
Zehn-Jahres-Summe Szenario Zukunft	2 000	10 000	Zehn-Jahres-Summe Destruktion Trend-Kosten
Szenario Z Kosten pro Jahr	33 450	63 000	pro Jahr
	3 345	6 300	

\*) Hier: realistische Leistung. Die Planungen liegen höher.

\*\*\*) Offizielle Planungen bis zu 9 Mrd. DM S-Bahn-Baukosten.

\*\*\*) Fernbahn Berlin-HH bereits im Ausbau; die Magnetbahnverbindung wird zusätzlich gebaut.

Grundsätzlich enthält die Rechnung keine Posten, die bei den unterschiedlichen Wegen einer Verkehrspolitik vergleichbar anfallen. Das gilt z. B. für den Fernverkehr, soweit es sich nicht um die jeweiligen Sonderprojekte wie Zentraler Bereich bzw. Übernahme von Luftverkehr auf die Schiene handelt. Weiterhin erfolgt diese Berechnung auf der Grundlage von Daten, welche die Kosten der Autogesellschaft zu niedrig und die gewinnbringende Komponente einer Politik der Verkehrswende zu gering ausweisen.

Beispiel BVG-Defizit: Wir unterstellten beim „Trend“, daß dieses Defizit beim jetzigen Stand gehalten werden kann. Umgekehrt gingen wir bei den Kosten für das Szenario Zukunft von noch relativ hohen Betriebskostenzuschüssen aus, obgleich belegt werden kann, daß öffentliche Verkehrsunternehmen, wenn sie wieder den großen Teil der motorisierten Verkehre auf sich ziehen, Defizite massiv abbauen und unter optimalen Umständen sogar wieder Gewinne einfahren können. Bei mehreren Trendkosten-Posten – z. B. Tunnelprojekte im Zentralen Bereich, Wasserstraßen-Projekt 17, Großflughafen – sind die offiziellen Kosten, wie sie in der Tabelle wiedergegeben sind, noch zu niedrig angesetzt.

Schließlich wurde ganz darauf verzichtet, Umweltkosten mit einzubeziehen. Unbestreitbar stellt dies den größten Posten destruktiver Kosten bei der Option Autostadt dar, und unbestreitbar wäre der Abbau dieser Kfz-bedingten Umweltkosten und die Wiedergewinnung von Lebens- und Stadtqualität der größte Plusposten.

Den Antragstellenden erschien es problematisch, Pseudokrapp, Krebs, Kfz-verkehrsbedingte Verletzungen und Tod in Mark und Pfennig umzurechnen. Wie sollten die Versiegelung von 3 000 Hektar Fläche und das Fällen von 22 Millionen Bäumen veranschlagt werden, die im Fall des Baus eines Großflughafens in Sperenberg als „destruktive Kosten“ zu verbuchen wären? Wie sind die mindestens 1500 Straßenverkehrstoten und die mehr als 200 000 im Straßenverkehr Verletzten zu veranschlagen, welche die offizielle Verkehrspolitik allein in dem in der Tabelle behandelten Zehn-Jahres-Zeitraum für die Stadt Berlin, noch ohne Umland, fest eingerechnet hat?

Die drei Summen, die in der Tabelle ausgewiesen werden, ergeben schließlich Vergleiche in Sachen Finanzen, die das Gegenteil des Arguments, „eine Politik der Verkehrswende ist zu teuer“, besagen.

Bereits die Zwischensumme ÖPNV I unterstreicht, daß die offizielle Verkehrspolitik des Berliner Senats und der Bundesregierung vergleichbar hohe ÖPNV-Ausgaben einkalkulieren, als sie im Fall einer Politik der Verkehrswende anfallen. Die Zerstörung kostet vergleichbar viel wie ein Aufbau. Dies rührt, wie aufgezeigt, daher, daß die offizielle Verkehrspolitik in erster Linie das Ziel verfolgt, Geld (u. a. im Tiergarten) zu vergraben.

Die Zwischensumme ÖPNV II berücksichtigt die Entwicklung bei der BVG. Im Ergebnis liegen die realen ÖPNV-Kosten für die Trendperspektive bereits um 50 Prozent höher als die der Verkehrswende. Ein ÖPNV, der weiter abgebaut und in den Keller der Stadt verlegt wird, muß mit mindestens gleichbleibenden Defiziten rechnen. Ein ÖPNV des Szenarios Zukunft, mit dem die BVG wieder den größten Anteil am motorisierten Verkehrsmarkt erobert, kann perspektivisch aus den roten Zahlen fahren.

Schließlich erscheinen in den Zehn-Jahres-Gesamtsummen die Kosten für die Verkehrskonzeption Szenario Zukunft mit knapp 35 Mrd. DM oder rund 3,5 Mrd. DM jährlich vertretbar zu sein. Die – fest eingeplanten – Kosten der Trendperspektive Autostadt liegen rund doppelt so hoch.

Die Gesamtbilanz unter Berücksichtigung der kaum quantifizierbaren Negativkosten der Autostadt-Perspektive ergibt: Eine Politik des Trends kann sich die Stadt Berlin finanziell nicht leisten. Die Verkehrspolitik für ein Szenario Zukunft dürfte halb so viel kosten und ist im umfassenden Sinn gewinnbringend.

Die Finanzierung der Alternative läuft im großen und ganzen auf einen anderweitigen Mitteleinsatz von Ausgaben, die ohnehin für „Mobilität“ bzw. Dauerstau ausgegeben werden sollen, hinaus.

### 3.3 Arbeitsplätze werden von der Autoindustrie abgebaut – in der Gesamtbilanz entstehen weit mehr neue Arbeitsplätze mit einer Politik der Verkehrswende

Es bleibt als drittes Standardargument: der Verweis auf den drohenden Arbeitsplatzverlust, der mit einer solchen Abkehr vom Auto verbunden sei. Unterfüttert wird dies mit der Aussage, „unsere Wirtschaft“ sei in großem Maß „vom Auto abhängig“.

Daß letzteres „irgendwie“ seine Berechtigung hat, erfahren gerade in den Jahren 1991 bis 1994 diejenigen, die in der Autoindustrie, bei deren Zulieferern oder in den damit zusammenhängenden Branchen Beschäftigung fanden und zum Teil noch finden. Rund 300 000 Arbeitsplätze wurden in diesen Bereichen seit 1991 allein in Westdeutschland abgebaut – noch nicht zu reden von denen bei dem DDR-Autobauer IFA.

All dies findet statt, ohne daß Systemveränderer an den Schalthebeln der Macht sitzen und eine Politik der Verkehrswende betreiben. Im Gegenteil: Dieser Arbeitsplatzabbau ist Ergebnis des beschriebenen Wegs in die totale Autogesellschaft. Er dient, wie die Sprachregelung heißt, der „Verteidigung des Autohersteller-Standorts Deutschland oder Standorts EU“.

Des weiteren ist das Arbeitsplatzargument zutiefst unredlich. Immerhin gibt es in Berlin und darüber hinaus in den neuen Bundesländern zehnmal mehr Arbeitsplätze

- in der Bahntechnik,
- im Waggon- und Lokbau,
- bei der Deutschen Bahn AG,
- bei den in „Abwicklung“ befindlichen Bahnausbesserungswerken
- und bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben

als es Arbeitsplätze in der Autoindustrie, in den damit zusammenhängenden Branchen und im Straßenfuhrgewerbe gibt.

Einerseits ist viel die Rede davon, daß die Bahntechnik in Deutschland ein industrieller Schwerpunkt sei, daß AEG-Hennigsdorf zum „Kompetenzzentrum“ in dieser Sparte „ausgebaut“ würde, daß in Deutschland ein weiteres „Kompetenzzentrum für Triebzüge mit Neigetechnik“ entstünde, an welchem u. a. die Deutsche Waggonbau AG (DWA), Berlin, Fiat Ferroviaria und Siemens beteiligt seien. Andererseits wurden in diesen Bereichen – einschließlich der Bahn – Zehntausende Arbeitsplätze abgebaut, und es sollen weitere Zehntausende Jobs zerstört werden. Die Bahntechnik-Kapazitäten in der Bundesrepublik Deutschland sind heute gerade zur Hälfte ausgelastet. Die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn haben allein im Zeitraum 1991 bis 1993 ihren Lokbestand um sechs Prozent, die Zahl der Sitzplätze in Reisezugwagen um 17 Prozent und die Anzahl der Güterwaggons um 26 Prozent abgebaut.

All dies ist die logische Folge eines Wegs in eine Transportorganisation, die so gut wie ausschließlich auf Pkw und Lkw basiert.

Auch liegt gerade im Bereich der Bahntechnik ein gewaltiges Fachwissen in den neuen Bundesländern brach. Haben nicht DDR-Firmen zusammen mit westdeutschen Firmen den ersten Intercity auf griechische Schienen gesetzt? Hatte nicht die Dresdener „Hochschule für Verkehr Friedrich List“ internationales Renommee und wurde doch komplett abgewickelt?

Mit der Trendperspektive Autostadt und Autogesellschaft sollen die Arbeitsplätze im Bereich Bahntechnik fast auf Null und diejenigen bei der Bahn bundesweit allein im Zeitraum 1995 bis 1998 um weitere 100 000 abgebaut werden.

AEG gibt den Standort Spandau, der zuvor mit viel Steuermitteln subventioniert wurde, auf. Trotz der angeblichen „Konzentration der Bahntechnik in Hennigsdorf“ hat diese Daimler-Benz-Tochter auch in Hennigsdorf kontinuierlich weitere Arbeitsplätze abgebaut und Versprechen der Arbeitsplatzgarantie, die bei der Übernahme der Treuhand gegeben wurden, gebrochen. In Hennigsdorf arbeiteten 1990 in der Bahntechnik 9 000 Beschäftigte. 1995 sind es noch 2 900.

ABB will den Waggonbau in Reinickendorf schließen. Zwar soll auch hier ein neues Werk entstehen, jedoch erneut 500 Arbeitsplätze abgebaut werden.

Das Arbeitsplatzargument ist jedoch bereits im Kern unzutreffend. Die Summen, die für die Autogesellschaft – Kauf von Autos, Abschluß von Versicherungen, Bau und Unterhalt von Straßen usw. – ausgegeben und mit welcher die Arbeitsplätze dieser Branche zum Teil erhalten werden, sind bekannt. Die hier skizzierte Politik der Verkehrswende läuft darauf hinaus, diese Gelder überwiegend weiterhin im Sektor Mobilität, aber mit grundsätzlich anderen Schwerpunkten zu investieren. Bekannt ist, daß der Arbeitsplatzeffekt je eingesetzte Kapitaleinheit gerade im Fahrzeug- und Straßenbau weit geringer ist als beispielsweise bei der Herstellung von Lokomotiven, Waggonen, Trambahnen, beim Rückbau von Straßen, in der Rekultivierung von durch Beton und Asphalt zerstörten Plätzen usw.

In einem Gutachten für die nicht als autofeindlich geltende Deutsche Straßenliga hat Professor Dr. Herbert Braun diesbezügliche Vergleiche angestellt. Danach schaffen 100 Mio. DM Investitionen im Autobahnbau 1 200 Arbeitsplätze, beim Bau von Landstraßen 1 600, bei der Anlage neuer Schienenwege 1 900, bei der Erweiterung des ÖPNV bereits 2 000 und schließlich beim Einsatz für „Innerortstraßen und Fußgängerzonen“ 2 600 neue Arbeitsplätze. Der Städteplaner Professor Heiner Monheim geht sogar davon aus, daß im Fall der „kleinteiligen Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen zum Zweck der Verkehrsberuhigung oder Radwegförderung“ mehr als fünfmal mehr Arbeitsplätze neu entstehen als im Fall des Autobahnbaus.

Auch hier kehrt sich das Argument gegen eine Verkehrswende ins Gegenteil. Die Autogesellschaft frißt ihre Kinder und zerstört die eigene Mythologie der wertvollen und zu erhaltenden Arbeitsplätze, indem sie einen großen Teil vernichtet und die Arbeitsbedingungen bei den verbleibenden intensiviert und brutalisiert. Würden vergleichbare Summen für eine Politik der Verkehrswende ausgegeben, es entstünden weit mehr neue Arbeitsplätze als alte abgebaut werden.