

Mobi-Info

Januar 2022

Informationsbrief der VDV-Landesgruppe Ost für das Land Berlin



Kontinuität oder Neustart
in der Berliner Mobilitätspolitik?

Der Koalitionsvertrag in Berlin setzt die Zeichen auf **Kontinuität**. Das gilt auch und insbesondere für die **Mobilitätspolitik**. Aber die Ansprüche an die Realisierung von Vorhaben werden kräftiger formuliert. **Allen ist klar: Die Verkehrswende darf man nicht nur wollen, sie muss auch realisiert werden.** Wir haben diese Mobi-Info der Einschätzung der Koalitionsvereinbarung gewidmet. Dabei gibt es Lob und Kritik. Unser Leitmotiv dahinter bleibt aber in jedem Fall die Unterstützung für eine Verkehrswende.

Thema Mobilität im Koalitionsvertrag: Ambitionierte Ziele mit vielen offenen Fragen

Das Thema Mobilität und Verkehr nimmt im Koalitionsvertrag für den Stadtstaat Berlin einen – verglichen mit Koalitionsverträgen aus Flächenländern – breiten Raum ein. Das hat sich gegenüber dem letzten Koalitionsvertrag von 2016 (11 Seiten) auch im neuen Vertrag von 2021 (13 Seiten) nicht geändert. Bemerkenswert ist allerdings im aktuellen Vertrag die prominente Nennung des Themas Mobilität in der Präambel des Koalitionsvertrages in einem Atemzug mit Klima, Wohnen, Wirtschaft, Bildung, Gesundheit, Soziales, Digitalisierung und Sicherheit. Das Thema Mobilität/Verkehr wird anschließend auch nicht nur in einem eigenen Kapitel ausgeführt, sondern findet sich zusätzlich in fast allen anderen Fachkapiteln ebenfalls wieder. Wir begrüßen den integrierten Ansatz dieses Koalitionsvertrages, der insbesondere in den Abschnitten 2. Stadtentwicklung/Bauen und 6. Klima/Energie deutlich wird.

Im Kapitel 9. wird das Thema Mobilität ausführlich behandelt. Das darin postulierte Bekenntnis zum Ausbau des ÖPNV ist nicht neu. Durchaus neu ist aber die besondere Betonung eines Mobilitätsversprechens für die Außenbezirke, den Stadtrand und das Berliner Umland (!). Dabei werden SPNV und ÖPNV als Rückgrat der Mobilität erwähnt. In diesem Zusammenhang wird als erstes konkretes Maßnahmenpaket das Programm i2030 benannt, dessen Umsetzung Priorität haben soll. Im alten Koalitionsvertrag war i2030 noch nicht enthalten. Allerdings waren darin einige Strecken, die später in i2030 aufgenommen und gebündelt wurden, auch schon benannt.

Im Einzelnen haben wir folgende bemerkenswerte Textabschnitte zur Mobilität notiert:

- Die **Potsdamer Stammbahn** wird als beabsichtigter Bestandteil des Deutschlandtaktes benannt (obwohl im Folgesatz die Systementscheidung als noch zu treffen beschrieben wird). Diese Festlegung – insbesondere zum Deutschlandtakt – begrüßen wir ausdrücklich. Die Potsdamer Stammbahn als Regionalbahn ist aus unserer Sicht eine prioritäre Maßnahme für diesen Senat.
- Weitere Bestandteile von **i2030** mit besonderer Bedeutung für Berlin sind nachvollziehbar eingeordnet. Wichtig wird die im Text erwähnte „Priorisierung“ von Einzelmaßnahmen anhand klarer Kriterien werden. Bisher kommt die Realisierung der Projekte zu langsam voran, um dem im Namen „i2030“ inhärenten Zeitbezug gerecht zu werden. Wir brauchen deutlich mehr Geschwindigkeit in den Prozessen. Oft geht es dabei nicht um Planungs- und Genehmigungsprozesse, sondern um die politische Entscheidungsfindung. **Wir wünschen dem Senat mehr Entscheidungsfreude und die nötige Personalkapazität, um dann auch schnell zu handeln.**
- In i2030 soll die Elektrifizierung des **Berliner Südrings** und die Realisierung eines neuen Haltpunkts auf dem Südring aufgenommen werden. Diese Idee ist einerseits nicht völlig neu, sondern wurde von verschiedenen Beratern bereits vorgeschlagen. Deren Aufnahme in die Koalitionsvereinbarung ist für uns dennoch überraschend.

die durchaus nicht unumstrittene und über das Territorium des Landes Brandenburg verlaufende Verlängerung zum Flughafen BER.

- Sowohl für den **Ausbau der Straßenbahn, als auch der U-Bahn** wird von zusätzlichem Personalbedarf ausgegangen. Eine Priorisierung zwischen beiden Paketen findet nicht statt. Allerdings soll der U-Bahn-Ausbau nicht auf Kosten der Straßenbahnplanungen gehen. Hier ist das Geschick der neuen Hausleitung gefragt. Erneut kommt es auch darauf an, sehr schnell genügend qualifiziertes Personal verfügbar zu haben.
- Dem **Busverkehr** wird starke Beachtung geschenkt. Dabei geht es zum einen um die Frage der Antriebswende bzw. deren Finanzierung. Die Fahrzeuge sollen bis 2030 emissionsfrei fahren. Zur Finanzierung will die Koalition jedoch nur „nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten“ beitragen. Die damit verbundene wirtschaftliche Unsicherheit stimmt uns als Verband der Verkehrsunternehmen sehr nachdenklich. Die Verkehrswende wird nicht zum Nulltarif zu haben sein. Das gilt auch und nicht zuletzt für die Beschaffung neuer Antriebe, die zunächst erhebliche zusätzliche Investitionskosten für Ladeinfrastruktur etc. nach sich ziehen werden. Auch die Fahrzeuge sind erheblich teurer, als die herkömmlichen Verbrennerfahrzeuge. Wir alle wollen diese Veränderungen. Die öffentliche Hand muss für deren Finanzierung sorgen.
- Die **Bus-Taktverdichtungen** auf 5 Minuten im Innenbereich und 10 Minuten im Außenbereich sind interessant, müssen aber ebenfalls auf ihre finanziellen – und nicht zuletzt auch auf ihre personellen – Voraussetzungen geprüft werden. Zur Ergänzung sind Rufbussysteme vorgesehen. Das ist nichts Neues. Wichtig ist, von Piloten jetzt möglichst schnell in die flächendeckende Umsetzung zu kommen.
- Nicht zum ersten Mal ist die Beschleunigung des ÖPNV durch **Bevorrechtigungen** ein wichtiges Thema. Wir wünschen uns, dass dies endlich ernst genommen wird. Dazu brauchen wir die Verwaltungen in Senat und Bezirken.
- Die **Planungsbeschleunigung** wird als Dauerthema wieder aufgerufen. Hierzu ist zu erwarten, dass auch neue Impulse aus dem Bund kommen, die der Berliner Verwaltung die Umsetzung dieser Vereinbarung erleichtern.
- Für den ÖPNV wird eine **dritte Finanzierungssäule** als ergänzendes Element angestrebt. Dazu soll u.a. die Erhöhung der Parkgebühren herangezogen werden. Inwiefern

die beschriebenen Maßnahmen ausreichen, um zu einer substantiellen „dritten Säule“ beizutragen, wird erst noch ermittelt werden müssen. Immerhin ist erkannt, dass die bisherige Finanzierung des ÖPNV wohl kaum ausreichen wird, um zu einer echten Verkehrswende beizutragen.

- **Seilbahnen** werden neues Element des ÖPNV in Berlin. Welche Gebirgsketten konkret einbezogen werden sollen, wurde noch nicht festgelegt.
- Weitere Elemente betreffen **MIV, Rad- und Fußverkehr**. Hierzu wollen wir keine konkreten Einschätzungen abgeben. Insgesamt ist zu erkennen, dass die Koalition dem Umweltverbund klaren Vorrang einräumen will.
- Für den **Wirtschaftsverkehr** werden wenige pauschale Aussagen getroffen. Auch hier soll der Schiene möglichst Vorrang eingeräumt werden. Sogar die Idee einer **Güter-Straßenbahn** wird erwähnt. Es sollen Mikrodepots und Ladezonen im Straßenland eingerichtet werden. Details werden dem entsprechenden Abschnitt des Mobilitätsgesetzes überlassen. Das ist noch ausbaufähig, denn immerhin ist der Wirtschaftsverkehr eines der großen Verkehrsprobleme der Stadt.

Besonders wichtig ist neben dem Kapitel 9 auch das Kapitel zu Klima und Energie. Beabsichtigt ist die **Festlegung einer Gesamtmenge der maximal auszustoßenden Treibhausgase**. Dabei wird auch der Verkehrssektor seine konkreten Anteile erhalten. Hierzu werden die Landesunternehmen angehalten, Klimaschutzpläne zu erarbeiten. Welche konkreten Auswirkungen diese Planungen der Koalition haben, bleibt abzuwarten. Keinesfalls dürfen die vorgesehenen Reduktionen alleine dem ÖPNV zugeordnet werden und keine Auswirkungen auf den MIV haben. Wir erwarten im Gegenteil eine prioritäre Heranziehung des MIV zur Erreichung der Klimaziele.

Wir wissen, dass der Koalitionsvertrag insgesamt ein ambitioniertes Werk ist. Gerade in Zeiten dieser Pandemie sind viele Entwicklungen noch weniger vorhersehbar. Deshalb sollte der Senat den Unsicherheiten der Zukunft der Verkehrswende mit mehr eigener Kompetenz entgegenreten. Resilienz im Verkehrssektor bracht eine starke und innovative Verwaltung. Wir als Verkehrsunternehmen sind natürliche Partner einer solchen Verwaltung. Wir bringen unsere Erfahrungen und Kompetenzen gern in einer solchen Partnerschaft ein.

Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Landesgruppe Ost (Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt)
Werner Faber
Leipziger Platz 8
10117 Berlin

Kontakt

Werner Faber,
Geschäftsführer VDV Landesgruppe Ost
E-Mail: faber@vdv.de
Telefon: 030-39 99 32 16
www.vdv.de