

SPD-Fraktion
des Abgeordnetenhauses
von Berlin

Konzept
der SPD-Fraktion
zum städtischen Verkehr

Berlin, Oktober 1991

I. Situation

Seit dem 9. November 1989 ist nichts mehr so wie es war. Früher: Berlin, die geteilte Stadt. Heute: Die Stadt wächst zusammen, ein riesiges Umland ist dazu gekommen. Die Bevölkerung im Großraum Berlin wird von derzeit ca. 4,2 Mio. auf weit über 5 Mio. im Jahre 2010 steigen, wobei die Bevölkerung im Umland erheblich stärker als in der Stadt zunehmen wird.

750.000 Pkw gibt es im West- und 400.000 Pkw im Ostteil der Stadt, dazu noch rund 280.000 im nahen Umland. Die Pkw-Zulassungszahlen steigen kräftig. An Spitzentagen werden in Ostberlin bis zu 1.000 Pkw neu zugelassen. Prognosen sprechen für die nächsten 20 Jahre von einer Verdoppelung von Pkw-Zahl und Fahrleistung.

Diese Prognosen dürfen aus der Verantwortung um die Erhaltung und den Schutz unserer Umwelt keine Wirklichkeit werden. Die in den Kellern unserer Stadt stehenden 1,5 bis 1,8 Mio. Fahrräder zeigen einen der Lösungsansätze auf. Die Benutzung des Fahrrades für die Erledigung der innerstädtischen Wege muß durch die Verkehrsplanung nachhaltig gefördert werden.

Schon 1976 fuhr der Dienstleistungs- und Wirtschaftsnaheverkehr an einem durchschnittlichen Werktag 5,89 Mio. km, ein Drittel des motorisierten Gesamtverkehrsaufkommens. Heute kommt der Dienstleistungs- und Wirtschaftsverkehr an vielen Stellen nicht mehr durch, vielerorts konnten 1990 nur noch 30 % weniger Lieferungen pro Fahrzeug zugestellt werden. Dadurch sind die Unternehmen gezwungen, mehr Fahrzeuge einzusetzen. Das wirkt sich auf die Luftqualität Berlins aus und belastet die Straßen, die Flüssigkeit und Sicherheit im Straßenverkehr zusätzlich.

Allein im Westteil der Stadt wurden im Jahre 1988 16.300 t Stickoxid, 26.000 t Kohlenwasserstoffe, 1.200 t Staubpartikel durch Reifenabrieb, 40 t durch Bremsabrieb und 65 t durch den Kraftfahrzeugverkehr emittiert. Vergleichbare Zahlen sind auch für den Ostteil anzunehmen (Zahlen liegen, wie auch für die folgenden statistischen Werte, nur für den Westteil der Stadt vor).

Schadstoffe wie Benzol und Dieselruß sind unter anderen für die Entstehung von Krebs verantwortlich. 125.000 t emittierten Kohlenmonoxids tragen zum globalen Treibhauseffekt bei.

Bei den Stickoxiden stammen rund 40 % der Gesamt-Emission vom Kraftfahrzeugverkehr. Aber im Stadtgebiet wird die

Immissionsbelastung bis zu 70 % vom Kfz-Verkehr verursacht - in hochbelasteten Straßenschluchten sogar zu 80 - 90 %. Die Immissionskonzentrationen von Kohlenmonoxid und Stickoxiden überschreiten an stark befahrenen Straßen die von der Weltgesundheitsorganisation vorgegebenen Grenzwerte.

Vorsichtige Schätzungen der gesundheitlichen Schäden, der Beeinträchtigung von Boden, Grundwasser, Wald, landwirtschaftlichen Flächen, Gebäuden und Baudenkmalern durch Luftschadstoffe in Westberlin belaufen sich auf 2,3 Mrd. DM jährlich. Davon sind 900 Mio. dem Verkehr zuzurechnen.

Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung des Westteils der Stadt fühlen sich zeitweise oder dauernd durch den Straßenverkehrslärm belästigt. Dem Lärm sind neben den unmittelbaren Verkehrsteilnehmern auch die Anlieger in den Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, an den Arbeitsplätzen und in den für die Erholung gedachten Grünanlagen ausgesetzt.

Während nach der Lärmschutzordnung von 1990 Grenzwerte von

- 57 dB (A) bei Schulen und Krankenhäusern,
- 59 dB (A) in Wohngebieten und
- 64 dB (A) in Mischgebieten

einzuhalten sind, wurde für das gesamte Verkehrsstraßennetz des Westteils der Stadt mit einer Länge von über 800 km am Tag ein Lärmpegel von 60 dB (A) als Mittelwert festgestellt. Auf 300 km Straßen liegen die Werte bei über 70 dB (A), und auf 60 km Straßen werden sogar 75 dB (A) überschritten. Allein die Wertminderung von Wohnungen und Wohnumfeld infolge Straßenlärms wird für die westlichen Bezirke Berlins auf 0,9 - 1,0 Mrd. DM beziffert, gleiches dürfte auch für die östlichen Bezirke gelten.

Der vom Kfz-Verkehr beanspruchte Flächenbedarf entspricht derzeit im Westteil der Stadt

- dem 1,5fachen der Waldflächen oder
- dem 3fachen der Wasserflächen.

Allein für den ruhenden Verkehr müßten bei der Bewältigung des prognostizierten Pkw-Zuwachses

- im Westteil der Stadt mindestens 520 ha Freiflächen,
- im Ostteil der Stadt weitere 520 ha und
- im Umland 600 ha

zur Verfügung gestellt werden. Das bedeutet, in den nächsten 20 Jahren mindestens 15 Mrd. DM oder jährliche 750 Mio. DM für den Stellplatzbau auszugeben. Dabei sind die Parkgaragenanteile (Westberlin: 30 %; Ostberlin: 20 %; Umland: 10 %) noch nicht einmal berücksichtigt.

Für den fließenden Verkehr eine wesentliche Kapazitätserweiterung für den prognostizierten Pkw-Zuwachs um 1,15 Mio. Fahrzeuge zu schaffen, wäre innerhalb des bebauten Stadtgebietes durch Abriß von Bausubstanz und Verzichtung von Grünflächen zu verwirklichen. Die Verkehrsprobleme durch die steigende Autoflut könnten damit jedoch nicht gelöst werden. Neuer Verkehr würde entstehen.

Das Fazit: Allein aus Gründen der Luftreinhaltung, des Lärmschutzes und des sorgsamsten Umgangs mit den zur Verfügung stehenden Flächen ist einer Verdoppelung des Pkw-Bestandes und der Pkw-Fahrleistungen (in der Innenstadt sogar einer Verdreifachung) entgegenzuwirken.

Das trifft auch auf die Sicherheit im Straßenverkehr zu. Die Unfallzahlen gehen steil nach oben. Jährlich sterben jetzt auf den Straßen Berlins 230 Menschen. Etwa 20.000 Personen werden verletzt. Neben dem persönlichen Leid steigen die materiellen Schäden und die sozialen Zusatzkosten bei den rund 150.000 Unfällen in das Unermeßliche.

Dabei liegt die einzig gangbare Alternative klar auf der Hand. Schon jetzt transportieren Busse und Bahnen mehr als 2 Mio. Fahrgäste jeden Tag durch die Stadt, im Bereich der BVG 1990 fast 40 % mehr als noch im Jahre 1986. Diese Kapazitäten müssen erweitert werden.

Pragmatische Zwischenlösungen zur langfristigen Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs jedoch fehlen. Der öffentliche Nahverkehr ist noch nicht für die Bewältigung der Zukunftsaufgabe gerüstet. Um die notwendigen Kosten zu decken, muß eine Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) durchgeführt werden.

Der Senat sollte sich bei der Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den anderen Bundesländern dafür einsetzen, das Modell einer Nahverkehrsabgabe zu entwickeln, um eine kontinuierliche Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten. Um die betrieblichen Kosten der Nahverkehrsbetriebe zu senken, sollten diese von der Mineralölsteuerpflicht freigestellt werden. Außerdem ist darauf hinzuwirken, daß der ÖPNV - wie auch der Straßenbau - kommunale Pflichtaufgabe wird.

Ein weiteres Problem zeichnet sich mit der prognostizierten Entwicklung der Berufspendler nach Berlin ab. Experten rechnen allein für die nächsten zwei Jahre mit einer Verfünffachung der heute täglichen 70.000 Berufspendler nach Berlin. Diesem Problem ist vorrangig damit zu begegnen, daß die Ober- und Mittelzentren des Berliner Umlands künftig alle Funktionen des Wohnens, Arbeitens, der Dienstleistungen und der Freizeit enthalten. Dies ist, in enger Abstimmung mit dem Land Brandenburg zu verwirklichen.

Die Politik muß auf diese Herausforderungen reagieren und nicht den Lauf der Dinge den Verwaltungen oder sich selbst überlassen. Die SPD setzt auf ein pragmatisches verkehrspolitisches Konzept, das durch weitest mögliche Reduzierung des vermeidbaren Verkehrs und die drastische Senkung der Umweltauswirkungen des nicht vermeidbaren Verkehrs

- die Stadt als Erlebnis- und Lebensraum für die Bewohner und Bewohnerinnen erhält bzw. wiederherstellt,
- Luft, Wasser und Boden als die Grundlagen unseres Lebens schützt,
- das erforderliche Maß an Mobilität für die Menschen in der Region gewährleistet,
- die Entwicklung Berlins als Regierungs- und Parlamentssitz und als Olympiastadt, aber auch als wichtigen Messe- und Kongreßstandort zukunftsweisend, lebens- und erlebenswert gestalten hilft.

Wichtigste Voraussetzung zur Lösung der sozialen und ökologischen Folgeprobleme des heutigen Stadtverkehrs ist die Umsetzung einer integrierten Wege- und Verkehrsplanung, die eng mit der Stadt- und Regionalplanung verknüpft ist, die allen Verkehrsteilnehmern, seien es Fußgänger, Radfahrer, Nutzer des ÖPNV oder Autofahrer, jeweils dort Raum gibt, wo sie sich stadtverträglich bewegen und dies unter ökologischen Gesichtspunkten vertretbar ist.

Eine weitere Prämisse für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ist, zu verinnerlichen, daß die beiden Hälften Berlins wieder zusammengehören. Eine neue Verkehrspolitik für Berlin muß davon ausgehen, daß sich durch die Vereinigung auch die Hauptverkehrsströme verändert haben, nicht mehr nur den Norden mit dem Süden verbinden. Neue Verkehrsströme verbinden vorrangig den Nord/Osten mit dem Süd/Westen. Alte überkommene Insel-Verkehrsplanungen haben keinen Sinn mehr.

Ein Blick zurück auf die Verkehrsströme vor der Teilung der Stadt ist eine wichtige Bedingung für einen Schritt vorwärts zur Bewältigung der zukünftigen Verkehrsprobleme Berlins.

Wesentliche Elemente für eine zukunftsweisende Planung sind in diesem Zusammenhang eine prognostische Untersuchung der zu erwartenden Pendlerbewegungen und deren Abwicklung mit dem öffentlichen Verkehr, Untersuchungen des Freizeitverkehrsverhaltens, Untersuchungen darüber, wieviel Verkehr die Innenstadt und die Subzentren verkraften können. Zur Entscheidung, welche Mengen des Kfz-Verkehrs in den einzelnen Stadtgebieten verträglich sind, müssen

- die städtebauliche Belastbarkeit historisch gewachsener Straßengebiete,
- die ökologischen und gesundheitlichen Qualitätsanforderungen hinsichtlich der Abgas- und Lärmimmissionen, des Flächen- und Landschaftsverbrauch und der Verkehrssicherheit,
- die verkehrstechnische Belastbarkeit vorhandener Fahrbahnen und Kreuzungen

die wichtigsten Kriterien sein.

Wo die Immissionen und Gefahren zu hoch, wo die Flächen zu knapp sind, bleibt kein anderer Weg, als die Menge des motorisierten Individualverkehrs zu begrenzen. Wie müssen mit einer begrenzten Kraftfahrzeugmenge leben lernen.

II. Initiativen der SPD für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik

Initiative 1: Saubere Luft - weniger Lärm für die Metropole

Wir müssen die Belastungen der Atemluft und der Atmosphäre drastisch reduzieren und deshalb den Energieeinsatz auch im Verkehrsbereich verringern. Die durch den Beitritt Berlins zum Klimabündnis der europäischen Städte eingegangene Verpflichtung, bis zum Jahr 2010 die Kohlendioxidemission um 50 % zu senken, muß vollzogen werden.

Außerdem muß der Luftreinhalte-Plan zur Festsetzung von strengen Grenzwerten für das Stadtgebiet und das Umland fortgeschrieben werden. Richtschnur sollten dabei die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) sein. Wie auch vom Deutschen Städtetag gefordert, muß in diesem Zusammenhang das Straßenverkehrsrecht mehr als bisher zum Zweck der Gefahrenabwehr und der Vorsorge gegen Gefährdungen durch Luftschadstoffe eingesetzt werden. Zu diesem Zweck müssen die vorhandenen straßenbezogenen Regelungsmöglichkeiten durch flächenbezogene Eingriffsermächtigungen ergänzt werden, um das Immissionsschutz- und Straßenverkehrsrecht im Rahmen einer systematischen Luftreinhalteplanung einsetzen zu können.

Die Belastung der Luft muß aktiv bekämpft werden, ohne auf die Vorteile der Mobilität zu verzichten. Dies bedeutet neben der Verlagerung von Autoverkehr auf Füße, Fahrrad und öffentlichen Verkehr, den Autoverkehr selber umwelt-schonender zu gestalten: Förderung von sparsamen und weitestgehend entgifteten Fahrzeugen, angepaßte, weniger schnelle Fahrweise, mehr Gelassenheit. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob für Elektrofahrzeuge unter Würdigung deren stadtverträglicher Vorzüge Benutzervorteile sinnvoll sind. Da die Fahrgeräusche auch wesentlich von den Fahrbahnbelägen bestimmt werden, sollten traditionelle Fahrbahndecken im Zuge der Erhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen durch sogenannten Flüsterasphalt ersetzt werden. Darüber hinaus ist für das gesamte Stadtgebiet ein Lärminderungsplan, auch unter Einbeziehung des Fluglärms, zu erarbeiten. In allen Wohngebieten müssen Lärmschutz-zonen ausgewiesen werden.

Initiative 2: Lebenswerte Innenstadt - lebendige Stadtteile

Mobilität bedeutet für die SPD-Fraktion auch, vielt-gestaltige Wahlmöglichkeiten und Attraktivitäten im Berufs- und Freizeitleben in den wohnungsnahen Gebieten

zu haben. Die Stadt der kurzen Wege soll den Zwang zur motorisierten Mobilität verringern und damit die Stadt als Erlebnisraum wiedergewinnen lassen.

Deshalb ist die SPD-Fraktion dafür, durch den Ausbau der polyzentralen Struktur Berlins in das Umland hinein, das Aufkommen von Verkehr zu vermeiden. Bei der Umlandbesiedelung ist in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg eine dezentrale, funktional eigenständige Konzentration von Arbeiten, Wohnen, Einkaufen und Freizeit anzustreben. Den Stadtteilzentren und den Berliner Vororten und Nachbargemeinden soll mehr Bedeutung beigemessen werden.

Die Berliner City innerhalb des inneren S-Bahnringes muß vom Autoverkehr entlastet werden, um die Lebensbedingungen der dort wohnenden 1,2 Mio. Menschen zu verbessern. Hierzu gehören einerseits ein System von Zufahrtsbeschränkungen und ein Parkraumkonzept und andererseits mehr Platz für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Verkehr. Wir wollen den Menschen eine verantwortliche, sparsame Autobenutzung ermöglichen.

Die Verödung der Nebenzentren und Vororte muß verhindert werden. Verkehrsverbindungen dürfen deshalb nicht nur zentral auf die City ausgerichtet sein, sondern müssen auch Subzentren und Umlandgemeinden miteinander verbinden. Dazu gehört u.a. auch, die Fernbahn dezentral rund um die Innenstadt an den ÖPNV anzubinden.

Initiative 3: Zu Fuß in Berlin

Fußgänger verdienen einen besonderen Schutz und eine besondere Förderung. Das Zufußgehen ist für eine Metropole unverzichtbar und muß Vorrang haben. Jeder Kraftfahrer, jeder Radfahrer, jeder Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel ist auch Fußgänger. In Berlin werden durchschnittlich 23 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Behinderte jedoch haben an Fußgängerüberwegen, Lichtsignalanlagen und auf Gehwegen oft mit unüberwindlichen Hindernissen zu kämpfen.

Die SPD-Fraktion fordert einen Fußgänger-Schwachstellenplan, in dem dargestellt wird, wo die Gehwege zu schmal (d.h. unter 4 m sind und insbesondere Menschen mit Kinderwagen, Kleinkindern, Einkaufsstützen u.a. behindert werden), wo die Fußgängerfrequenz zu hoch ist oder sein wird, wie z.B. am Potsdamer Platz, wo die Abstände der Überwege zu weit (d.h. über 50 m) sind, wo legal auf dem Gehweg geparkt wird, wo illegales Parken auf Gehwegen verhindert werden muß und wo Lichtsignale mehr als 30

Sekunden Wartezeit für Fußgänger aufweisen bzw. Ampelphasen zu kurz für ein sicheres Überqueren vor allem für alte und behinderte Menschen sind und wo Wunschlinien der Fußgänger liegen. Neu- und Umbauten derartiger Anlagen müssen fußgängerfreundlich erfolgen.

Der Ausbau und die Rekonstruktion der Gehwege müssen Belange von geh- und sehbehinderten Personen berücksichtigen. Behindertengerechte Wege sind wichtiger Bestandteil zur Integration der Betroffenen in das gesellschaftliche Leben. Barrierefreie Zugänge mit Leitelementen für Blinde und Behinderte zu den Stadtteilzentren und Geschäftslagen sind dazu ein wesentliches Element.

Der Zugang zu Bushaltestellen und Bahnhöfen muß sicher, behindertengerecht und ansprechend gestaltet sein. Auf die Nutzung des ÖPNV sind bisher Frauen in einem erheblich stärkeren Maße angewiesen als Männer. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur stellt der Tatsache, daß Frauen als Fußgängerinnen und Radfahrerinnen beim Warten auf Bahnhöfen und in den Verkehrsmitteln Bedrohung und Belästigung ausgesetzt sind, zu wenig entgegen. In einem Sofortprogramm müssen enge, dunkle Unterführungen saniert oder beseitigt werden. Weitere Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der objektiven Sicherheit und des subjektiven Sicherheitsempfindes von Frauen beitragen, müssen mit großer Dringlichkeit geprüft werden. Es müssen Möglichkeiten geschaffen werden, die es erleichtern, mit Kinderwagen am öffentlichen Personennahverkehr teilzunehmen.

Initiative 4: Ausbauplan "Fahrrad in der Stadt"

Schon heute ist das Fahrrad in Teilen der Innenstadt - vor allem bei Fahrstrecken unter 6 km - das schnellste Verkehrsmittel. Rund 6 % der Wege werden in Berlin bereits mit dem Rad zurückgelegt. Hier liegt ein großes Entwicklungspotential, das zukünftig in erheblichem Maße zur Entlastung der übrigen Verkehrsträger beitragen kann.

Ein Ausbauplan Fahrrad muß insbesondere auch in den Ostberliner Bezirken schnell sichere Radverkehrsmöglichkeiten schaffen. Hier ist vor allem die Anlage von Fahrradstreifen auf den breiten Magistralen erforderlich.

Das Fahrradrouthenetz muß auf alle Stadtteile ausgedehnt werden. Ein Velorouthenetz zur Erschließung des Umlandes für den Freizeitverkehr ist in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg vorrangig zu erarbeiten. Es empfiehlt sich die Führung auch in ruhigen Nebenstraßen und durch Grünanlagen.

Der Bürgersteig muß "tabu" sein für die Anlage von Radwegen; ein Befahren von Gehwegen muß stärker als bisher zum Schutz der Fußgänger unterbunden werden. Zu Lasten von Fußgängerwegen angelegte Fahrradwege müssen überprüft und ggf. aufgehoben werden, insbesondere an Haltestellen.

An Umsteigepunkten zum öffentlichen Personennahverkehr (Bike and Ride), an Geschäftszentren und an öffentlichen Gebäuden ist für sichere, möglichst überdachte Abstellanlagen zu sorgen. Die Mitnahme von Rädern im öffentlichen Personennahverkehr sollte durch entsprechende Anlagen in U- und S-Bahnen weiter erleichtert werden.

Initiative 5: Öffentlichen Stadtverkehr ausbauen, den Verkehrsverbund schaffen

Sozial und ökologisch verträglichen Denkrichtungen für die Gestaltung der Verkehrssysteme wird oftmals eine Technikfeindlichkeit und eine Landlebenromantik nachgesagt. Es zeigt sich jedoch, daß wir Maß halten müssen beim Verbrauch unserer natürlichen Ressourcen. Der gestörte Stoffwechsel mit der Natur muß wieder gesunden. Verkehrspolitik, Verkehrswirtschaft und Verkehrsnutzer müssen umdenken.

Die Umorientierung der Verkehrspolitik von der Förderung bzw. der Tolerierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zur Bevorzugung des ÖPNV ist dringender denn je. Die Bewältigung der Verkehrsströme im Großraum Berlin ist nur durch Schaffung eines zukunftsorientierten, optimalen, leistungsfähigen, bedarfsorientierten, attraktiven und vor allem pünktlichen ÖPNV möglich. Die Verkehrsmittel des öffentlichen Stadtverkehrs müssen vom Makel der "Massenverkehrsmittel" befreit werden. Wesentliche Faktoren der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel sind:

- Schnelligkeit,
- Pünktlichkeit/koordinierte Fahrpläne,
- Sicherheit der Fahrgäste,
- attraktivere Ausstattung der Fahrzeuge und Bahnhöfe,
- behindertengerechte Beschaffenheit von Fahrzeugen,
- ausreichende Abstellflächen für Kinderwagen, Fahrräder, usw,
- Taxi-Ruf an Endbahnhöfen bzw. Funkausstattung in allen Bussen und Straßenbahnen zum Taxi-Ruf,
- MOD (BVG, BVB) und BOSS (Reichsbahn) müssen gezielt, d.h. zu den richtigen Zeiten (in den Abend- und Nachtstunden) und an den richtigen Orten (Außenbezirke und erwiesenermaßen besonders gefährdete Linien) eingesetzt werden. Die neu zu bestellenden S-Bahnzüge sollten durchgängig sein.

Es ist zu prüfen, ob ein Programm "Kultur im Bahnhof" in Zusammenarbeit von BVB/BVG, Verkehrssenator und Kultursenator realisiert werden kann (Ausstellungen, Aufführungen zentraler und dezentraler Kulturinstitutionen und -gruppen).

Dazu bedarf es einer konsequenten Vorrangpolitik für Busse und Bahnen, daneben muß aber auch durch eine konsequente Planungspolitik die Vermeidung konkurrierender Verkehrsbauten durchgesetzt werden (Straßenplanung neben Stadtbahnen, Parkhäuser in Citylagen usw.). Als Selbstverständlichkeit versteht die SPD-Fraktion die behindertengerechte Zugänglichkeit aller öffentlichen Verkehrsmittel.

Regionalverkehr

Um die Verbindungen der neuen regionalen Zentren im Land Brandenburg mit Berlin zu schaffen, ist in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg und der Deutschen Reichsbahn (DR) ein Regional-Schnellverkehrsnetz aufzubauen, das diese Relationen beinhaltet. Dabei ist auch die Verknüpfung der Brandenburgischen Kreisstädte untereinander und mit der Landeshauptstadt Potsdam zu beachten. Der Regionalverkehr muß Bestandteil eines Verkehrsverbundes Berlin/Brandenburg sein. Für den Regionalverkehr sind die Bahntrassen in Berlin, hier insbesondere der Innenring, für die Bewältigung des Verkehrsaufkommens und die Verknüpfung mit dem innerstädtischen Netz und dem Fernverkehr vorzuhalten und auszubauen.

S-Bahn

Das alte Berliner S-Bahnnetz, das schon vor mehr als 50 Jahren vorbildlich die Verbindung Berlins mit den Vororten hergestellt hat, ist wieder herzustellen. Die SPD-Fraktion tritt für eine schnellstmögliche Schließung aller Umlandverbindungen der S-Bahn ein, ein Ziel, das auch von der DR verfolgt wird. Dabei muß beim Ausbau der stillgelegten Strecken und der Führung neuer Trassen ein Kompromiß zwischen schneller Inbetriebnahme und der Herstellung qualitativ hochwertiger Anlagen gefunden werden. Verknüpfungen mit dem übrigen Netz sind fahrgastfreundlich und behindertengerecht auszubauen.

Da in Zukunft die Verknüpfungen mit dem Umland für die Raumentwicklung von erheblicher Bedeutung sind, wird eine Absprache mit den regionalen Planungsträgern besonders dringlich. Für die Finanzierung des S-Bahnausbaus sind neue Kooperationsformen zwischen dem Bund, den Ländern und den zu erschließenden Investoren zu entwickeln. Der Senat sollte

bei der Bundesregierung darauf dringen, die S-Bahn aus der Deutschen Reichsbahn auszugliedern und zusammen mit dem Bund und dem Land Brandenburg eine S-Bahn-Betriebsgesellschaft zu gründen, an der der Bund mit 60 % sowie die Länder Berlin mit 30 % und Brandenburg mit 10 % beteiligt sind.

U-Bahn

Um mit den vorhandenen knappen finanziellen Ressourcen zur Verbesserung und zum Ausbau des Schienennetzes in Berlin möglichst effektiv hauszuhalten, ist für die nächsten Jahre der Neubau von U-Bahnlinien, insbesondere in den westlichen Bezirken einzuschränken. Die Verknüpfung der Schnellbahnnetze untereinander soll jedoch unabhängig davon zügig fortgesetzt werden. Dazu gehören die Durchbindung der U 2 zwischen Mohrenstraße und Wittenbergplatz mit höchster Prioritätsstufe. Außerdem sind die Umsteigeverbindungen am S-Bahnhof Warschauer Straße mit der U 1, am S-Bahnhof Hermannstraße und am S-Bahnhof Wittenau (Nordbahnhof) mit der U 8 sowie am S-Bahnhof Pankow mit der U 2 herzustellen. Die Baumaßnahmen an den U-Bahnlinien U 2 und U 8 sind fertigzustellen. Auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Finanzmittel für Schieneninvestitionen wird eine Prioritätenliste der anstehenden Verkehrsprojekte durch die Fraktion beschlossen.

Straßenbahn

Die Straßenbahn erlebt in vielen Städten eine regelrechte Renaissance, da sie umweltschonend, flexibel und kostengünstig große Verkehrsleistungen vollbringt. Die Straßenbahn muß zu einer modernen Stadtbahn ausgebaut werden. Ein Stadtbahnssystem mit modernen Fahrzeugen auf, wenn möglich, eigenem Bahnkörper, konsequenter Bevorrechtigung im Straßenverkehr und einem Betriebsleitsystem zur Einhaltung der Fahrplanzeiten ist schnell, pünktlich, komfortabel und attraktiv. Dabei sind die Präsenz im Stadtbild und die freizügige Zugänglichkeit der Anlagen auch in bezug auf das Sicherheitsempfinden verträglicher als S- und U-Bahn. Arbeiten für die Erneuerung und den Neubau sind wesentlich billiger und schneller ausführbar als bei anderen schienengebundenen Systemen.

In Anbetracht der Erfahrungen der Städte, die an der Straßenbahn festgehalten und diese zu einer modernen Stadtbahn weiterentwickelt haben, ist es erklärter Wille der SPD-Fraktion

- das Straßenbahnnetz Ostberlins in seiner jetzigen Netzdichte zu erhalten, zu modernisieren und zu ergänzen,

- das System Straßenbahn zügig mit dem Westteil der Stadt zu verknüpfen und eine darüber hinausgehende verkehrliche Erschließung zu verwirklichen.

Die SPD-Fraktion ist sich auch darüber einig, daß das System Bus unter den Bedingungen ständig steigender Verkehrsdichte die Funktion der Straßenbahn nicht übernehmen kann.

Im Zielkonflikt zwischen Straßenbahn und Auto wird im Hinblick auf die übergeordnete Bedeutung des Systems Straßenbahn diesem Priorität eingeräumt.

Um die Flexibilität der Straßenbahn zu verbessern und einen reibungslosen Übergang bei der Netzverknüpfung zu ermöglichen, sind auch Zweirichtungsfahrzeuge in Niederflurtechnik mit einer Fahrzeugbreite von 2,30 m zu beschaffen.

Von den jährlich von Bund und Land zur Verfügung gestellten Finanzmitteln für Investitionen muß mittelfristig ein Anteil von 25 % für das Straßenbahnsystem ausgegeben werden. In den Jahren 1992 bis 1997 soll vorrangig der Bedarf für die Inbetriebnahme der vorhandenen S-Bahnstrecken gedeckt werden.

Der Ausbau und die Beschleunigung von vorhandenen Linien in den Neubaugebieten ist besonders vordringlich. Wegen der Umweltverträglichkeit und der guten Einpassung in das Stadt- und Landschaftsbild sind insbesondere die Linien im südöstlichen Bereich Berlins erhaltenswert.

Die Senatsverwaltung und die BVG/BVB werden aufgefordert, Netzkonzepte zu entwickeln und finanziell abzusichern. Vorrangig ist zu prüfen, inwieweit die Radialen:
Steglitz - Weißensee, Mitte - Marzahn, Schöneweide - Köpenick
und die Tangenten:
Tiergarten - Friedrichshain, Wedding - Neukölln,
Hohenschönhausen - Mariendorf
zügig ausgebaut werden können.

Der Ausbau der Stadtbahn soll stufenweise vor sich gehen. Mit Priorität kann mit dem Ausbau auf vorhandenen Straßenbahnstrecken und mit verschiedenen Neubaumaßnahmen zur Verbindung des BVG- und BVB-Netzes begonnen werden. Beim Ausbau auf vorhandenen Straßenbahnstrecken fallen in der Regel keine Planfeststellungsverfahren und kein Grunderwerb an, so daß sehr kurzfristig mit den Maßnahmen begonnen werden kann.

Bus

Das Omnibus-Netz ist ein wesentlicher Träger zur Erschließung der Fläche und als Verteiler zwischen den unterschiedlichen Bahnsystemen. Bestimmend für die Linienführung und die Einsatzgebiete müssen die Gewährleistung der Feinerschließung von weiträumigen, locker bebauten Gebieten, die Bedienung schwächerer Verkehrsrelationen und die Verbindungen mit dem Umland außerhalb der S-Bahntrassen sein. Auf Strecken, die später auf Bahnsysteme umgestellt werden, sollte ein Schnellbusbetrieb eingerichtet werden.

Kurzfristig ist der Omnibus das einzige System, das eine schnelle Verknüpfung von Ost nach West ermöglicht. Die Verkehrsbetriebe müssen in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg die Voraussetzung schaffen, um die getrennten Netze stärker als bisher miteinander zu verzahnen. Die Beschleunigungsmaßnahmen durch Ausbau des Busspurnetzes müssen weitergeführt werden und Vorrangschaltung an Ampeln und Busschleusen eingeführt werden. Dies führt einerseits zu Einsparungen für die BVG/BVB und andererseits zur Attraktivitätssteigerung durch Schnelligkeit und Pünktlichkeit. Es sollte geprüft werden, inwieweit Teile des Dienstleistungs- und Wirtschaftsverkehrs neben dem Taxi- und Fahrrad-Verkehr ebenfalls die Busspuren benutzen können. Die Benutzung durch den Rettungsdienst hat sich bewährt.

Während andere Städte Berlin als Beispiel für eigene Planungen zur Beschleunigung des Busverkehrs heranziehen, darf hier nicht der Bau von Busspuren rückgängig gemacht werden. Eine Ausdünnung des Busnetzes oder die Reduzierung von Taktzeiten darf nicht stattfinden bzw. muß zurückgenommen werden.

Es müssen Voraussetzungen geschaffen werden, die lange Wartezeiten für Menschen mit Kinderwagen abbauen (im Berufsverkehr warten Mütter mit Kinderwagen oft lange Zeit, bis sie einen "kinderwagenleeren" Bus bekommen und selbst einsteigen können).

ÖPNV - allgemein

Einheitlicher Grundtakt für alle Betriebsteile

Das ÖPNV-Angebot in Berlin ist besser aufeinander abzustimmen, dies bedeutet vor allem die Harmonisierung der Umsteigemöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln, insbesondere an Knotenpunkten, an denen verschiedene Verkehrsträger des ÖPNV verknüpft werden. Dies erfordert

eine Harmonisierung von Takt- und Betriebszeiten. Ein Grundtakt von 10 Minuten (U-Bahn 5 Minuten) muß für alle Linien festgeschrieben werden, zusätzliche Taktverdichtungen sind in das Grundtaktgefüge einzupassen.

Tarif

Die angebotsorientierte Tarifpolitik (Umwelt-, Senioren- und Sozialkarte) muß fortgeführt und in Abstimmung mit dem Land Brandenburg auf die Region übertragen werden. Gerade der öffentliche Verkehr gehört zum Bereich der sozialen Daseinsvorsorge und darf nicht nur nach betriebswirtschaftlichen Ergebnissen bewertet werden.

Für die Übergangszeit unterschiedlicher Tarifgebiete muß ein kompatibles Abfertigungssystem eingerichtet werden. Mit der behutsamen Angleichung der Tarife ist mittelfristig auch an die Einführung von Zonentarifen zu denken, die der Größe des Tarifgebietes (inkl. Potsdam, Frankfurt/Oder) angepaßt sind. Eine eindeutige Begünstigung für eine Gesamtnetzkarte/Umweltkarte muß beibehalten werden. Angebote zur gemeinsamen Nutzung von Fahrausweisen in verkehrsschwachen Zeiten müssen neu geschaffen und bekannt gemacht werden. Das Angebot der Familienkarte sollte auch auf die Wochentage ausgedehnt werden.

Ausflugsverkehr

Das bisher von der BVG angebotene Bus-Liniennetz "Ausflugsverkehr in das Umland" ist zu erweitern und durch Taktverdichtung sowie Linienführung zu günstigen Zusteigepunkten attraktiver zu gestalten.

Information

Über einen in der Region ausgestrahlten Verkehrsfunk sollte die Bevölkerung nicht nur über die Verkehrssituation auf den Straßen, sondern auch über die Situation des öffentlichen Nahverkehrs informiert werden. Bei Störungen im ÖPNV-Netz sollte auf entsprechende Ausweichrouten hingewiesen werden. Ebenso ist für alle ÖPNV-Verkehrsträger an allen Haltepunkte ein flexibles Informationssystem mit aktuellen Durchsagen einzurichten.

Organisatorische Grundlagen für einen attraktiven Nahverkehr

Die Zusammenführung der BVG und BVB muß zum 1.1.1992 vollzogen sein. Ein Verkehrsverbund mit dem Land Brandenburg als Zweckverband der Gebietskörperschaften muß

vordringlich gebildet werden. Die Verantwortung für die Verkehrsgestaltung muß den politischen Gremien aus Ländern und Gemeinden obliegen.

Initiative 6: Autoverkehr stadtverträglich gestalten

Der Straßenverkehr birgt ein hohes Gefahrenpotential. Der motorisierte Verkehr muß deshalb beruhigt werden. Das heißt: die Aggressivität auf den Straßen verringern, den Ablauf des Verkehrs sicherer machen, die Geschwindigkeiten sozial- und umweltverträglich gestalten. Dazu trägt eine räumliche Aufgabenteilung zwischen Pkw-Verkehr und öffentlichem Verkehr bei. Sie dient außerdem dem Ziel einer Verdoppelung des ÖPNV-Anteils und einer Drittelung des Pkw-Anteils in der Stadt. Neben den Maßnahmen zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs müssen außerdem flankierende Maßnahmen für einen stadtverträglichen Autoverkehr eingeleitet werden. Wegen der Dominanz des Autoverkehrs und dem persönlichen Wertesystem der Pkw-Benutzer reichen Angebotsverbesserungen bei den umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsarten nicht aus. Die Politik muß ein verbessertes ordnungspolitisches und marktwirtschaftliches Instrumentarium zur verträglichen Gestaltung des Stadtverkehrs schaffen.

Ziel muß sein, für berechtigten Verkehr die Erreichbarkeit von Zielen tatsächlich zu gewährleisten, den Verkehr flüssig zu halten. Die Diskussion über die Definition der "berechtigten Verkehre", insbesondere im Bereich der dicht besiedelten Innenstadt, muß offen geführt werden. Nur eine Einbeziehung aller Betroffenen in die Diskussion kann zu der unumgänglichen Akzeptanz der Notwendigkeit von Restriktionen führen. Diese Diskussion muß jedoch bald geführt werden, insbesondere im Hinblick auf die anstehende Umgestaltung der Stadt innerhalb des S-Bahn-Innenrings.

In einem zu entwickelnden "Verkehrswirtschaftsplan für die Region Berlin" sollten drei Stadtbereiche festgelegt werden, in denen unterschiedliche verkehrs- und ordnungspolitische Maßnahmen greifen:

a) City-Gebiet (Gebiet innerhalb des S-Bahn-Innenringes, Subzentren, wie z.B. Tegel-City, Wedding, Turmstraße, Neukölln, Köpenick, Pankow usw.)

- Absoluter Vorrang für Busse mit komplettem Busspurnetz und Bahnen, Ampelbevorrechtigung, spezielle Serviceeinrichtungen.

- Absoluter Vorrang für den Dienstleistungs- und Wirtschaftsverkehr, für Anwohner und Behinderte.
- Heraushalten des Durchgangsverkehrs, nur berechtigter Quell-Ziel-Verkehr.
- Die SPD hat in einer Pressekonferenz ein Konzept vorgestellt, mit dem durch Bindung der Parkberechtigung in City-Bereichen an den Kauf einer Umweltkarte ein Diskussionsanstoß gegeben werden sollte, um mit relativ einfachen Mitteln den Parkraumdruck in der City zu reduzieren. Kernpunkte des Konzepts sind:
 - Definition von City-Bereichen mit besonderem Handlungsbedarf,
 - der Pkw-Führer, der in dem definierten Innenstadtbereich parken will, muß im Besitz einer mit dem pol. Kennzeichen des Pkw versehenen Umweltkarte sein,
 - Sonderregelungen für Anwohner, behinderte Menschen, gewerblichen Verkehr.

Wir erwarten, daß bei der Realisierung eines Parkraumkonzeptes für Berlin ein derartiges Modell mitberücksichtigt wird, wobei die praktische Realisierbarkeit offen diskutiert werden muß.

- Flächenhafter Ausbau von Tempo-30-Gebieten in Wohnstraßen mit dem weitergehenden Ziel einer baulichen Umgestaltung. Die Tempo-30-Gebiete sollten dabei möglichst städtebauliche Einheiten bilden und nach der Empfehlung des Deutschen Städtetages jeweils von einem Vorfahrtstraßennetz mit Höchstgeschwindigkeit 50 km/h umgrenzt sein. Generell muß für die ganze Stadt gelten, daß in Wohngebieten keine Geschwindigkeiten über Tempo 50 zugelassen werden.

b) Stadtaußengebiet (Gebiet zwischen S-Bahnring und Autobahn-Außenring)

- Ausbau der radialen Bahnlinien von S-, U- und Stadtbahnlinien.
- Anlage von kleinen, dezentralen P & R-Anlagen und Anlage von ausreichend großen P & R-Anlagen im Einzugsbereich von großen Wohngebieten (z. B. Rahnsdorf oder Friedrichshagen). Dabei ist sicherzustellen, daß P & R-Plätze nicht zwingend zu hohem Flächenverbrauch führen, indem die Mehrfachnutzung öffentlicher Flächen und Parkhäuser mit modernen Aufzugssystemen zum platzsparenden Ab-

stellen der Pkw einbezogen werden. Außerdem muß geprüft werden, inwieweit durch die Überbauung von S-Bahnanlagen Flächen gewonnen werden können.

- Vervollständigung einer Ringstraße, möglichst auf bereits vorhandenen Stadtstraßen, bzw. wenn notwendig durch Straßenergänzungen im Ostteil der Stadt.
- Entlastung vom Stadtkern durch den Bau von Umgehungsstraßen (z. B. Köpenick).

c) Region (Gebiet außerhalb des Autobahn-Außenringes)

- Ausbau der Regionalbahnstrecken.
- Anlage von zentralen P & R-Anlagen an Regional- und S-Bahnstrecken in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg.

Projekte zur gemeinschaftlichen Nutzung von Pkw (z.B. Stadtauto e.V.) sind zu unterstützen und weiter auszubauen. Regionale Kampagnen zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr müssen verstärkt werden. Die Überwachung der Einhaltung der Straßenverkehrsordnung ist verstärkt durchzuführen.

Initiative 7: Konzept für den Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehr

Die Leistungsfähigkeit des ansteigenden Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehrs ist Voraussetzung für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Berlin. Deshalb muß in kurzer Frist die Qualität des Straßennetzes in den östlichen Bezirken auf das Niveau der westlichen Bezirke angehoben werden.

Der Wirtschaftsverkehr muß zur Aufrechterhaltung der Wirtschaftsfähigkeit flüssig gehalten werden, wobei aber auch hier Konzepte zur umweltverträglichen Abwicklung und der Reduzierung des Wirtschaftsverkehrs zu entwickeln sind (lärmmilde Lkw, Unterfahrschutz, verbesserte Logistik, usw.). Eine bessere Ausnutzung vorhandener Kapazitäten und eine Umorganisation des Wirtschaftsverkehrs zur Reduzierung von Leerfahrten ist notwendig.

Es gibt bisher kein Konzept, das den ausufernden Güterverkehr unter verkehrs- und umweltpolitischen Gesichtspunkten strukturiert. Fragen nach der Unfallgefahr durch Lkw, nach der Luftverschmutzung, nach der Leistung für die Stadt, nach der Größe der Fahrzeuge, nach Gefahrgutrouten, nach Verteil- und Cityzentren, nach Ortsgüterbahnhöfen in den Berliner Bezirken und der Rolle der Binnenschifffahrt müssen vordringlich beantwortet werden.

Dazu gehört ein dezentrales Güterverkehrskonzept, um den Lkw-Verkehr so gering wie möglich zu halten. Die SPD-Fraktion fordert die schnelle Standortentscheidung und Fertigstellung von vier Güterverkehrszentren möglichst an Schnittstellen von Schienen-, Wasser- und Straßenwegen in der Region. Ziel ist es, erheblich mehr Waren über die Schiene zu transportieren und zu verteilen. Hierzu gehört, daß in den Güterverkehrszentren die Feinverteilung der Güter von der Schiene auf die Schiene erfolgt und der Lkw erst zur Endverteilung ab dezentralem Güterbahnhof innerhalb der Stadt eingesetzt wird. Die SPD-Fraktion tritt für die Reaktivierung der dezentralen Güterbahnhöfe in der Stadt ein.

Der Westhafen und der Osthafen müssen für den Güterverkehr erhalten bleiben. Die Entsorgung und Belieferung Berlins mittels der Binnenschifffahrt muß ausgebaut werden. Die beiden genannten Häfen bringen über die umweltfreundliche Binnenschifffahrt die Güter bis in die Stadt, verringern den Verkehr auf der Straße.

Initiative 8: Für eine stadtverträgliche Gestaltung des Fernverkehrs

Die Gestaltung Berlins als deutsche Hauptstadt mit Parlaments- und Regierungssitz und als europäische Metropole mit wichtigen Verbindungsfunktionen zwischen West- und Osteuropa läßt eine deutliche Zunahme des Personen- und Güterverkehrs im Fernbereich erwarten. Berlin wird sich wieder zu einem bedeutenden europäischen Verkehrsknoten entwickeln.

Mit großem Verantwortungsbewußtsein und mit äußerster Sorgfalt ist bei der Planung und Gestaltung der Systeme für den Fernverkehr darauf Einfluß zu nehmen, daß die historisch gewachsene und nunmehr weiter auszugestaltende Stadtstruktur Berlins nicht zerstört wird.

Die SPD-Fraktion tritt dafür ein, auch und gerade unter den Bedingungen eines überdurchschnittlichen Wirtschaftswachstums, das Eisenbahnfernverkehrssystem bedeutend zu stärken und somit eine Renaissance der einstigen Eisenbahnstadt Berlin zu ermöglichen. Das ist außerdem für die wünschenswerte polyzentrale Entwicklung Berlins entlang der Eisenbahnachsen förderlich.

Leistungsfähige Eisenbahnfernverbindungen in alle Himmelsrichtungen, durch Aus- oder Neubau für Geschwindigkeiten von 200 - 250 Km/h ausgelegt und elektrifiziert,

ermöglichen den Anschluß Berlins an das westeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz und die Bedienung durch IC- und ICE-Züge. Sie lassen die Reisezeiten zu anderen politischen und Wirtschaftszentren auf die Hälfte schrumpfen und bieten gegenüber der Pkw-Benutzung bereits von einer Reiseweite von 150 - 200 km/h an unwiderlegbare Zeitvorteile. Die Benutzung des Flugzeuges wird erst bei einer Reiseweite von mehr als 400 km zeitlich günstiger. Bei einer Reiseweite von mehr als 600 km gibt es bei dem bereits heute bestehenden Anschluß Berlins an das IC-Netz keinen vernünftigen Grund mehr, den Pkw zu benutzen.

Berlin hat die einmalige Chance, die notwendige Verkehrsinfrastruktur für ein attraktives, leistungsfähiges und technisch hochwertiges Angebot im Eisenbahnfernverkehr zu schaffen. Die SPD-Fraktion setzt deshalb mit Vorrang auf eine zukunftsorientierte Eisenbahnpolitik für Berlin. Abstriche von der Eisenbahnkonzeption hätten unweigerlich Erweiterungen für die Infrastruktur für den Straßen- und Luftverkehr zur Folge - mit allen Nebenwirkungen, die gerade mit einem attraktiven Schienenfernverkehr verhindert werden können.

Die sogenannte Durchbindung der Eisenbahnfernstrecken, also deren Führung durch die Stadt, ist problematisch. Die SPD-Fraktion spricht sich dafür aus, den Eisenbahn-Fernverkehr sowohl über die Ringbahn zu lenken (IC, Regionalverkehr) als auch eine unterirdische Trasse für ICE mit einem Bahnhof in der Stadtmitte zu schaffen.

Der Straßenfernverkehr muß weitestgehend von der Innenstadt ferngehalten werden. Nur der berechtigte Ziel- und Quellverkehr darf von dieser generellen Regelung ausgenommen sein. Ein System von P & R-Terminals am Berliner Autobahnring, am Eisenbahnaußenring und am Eisenbahninnenring können diesen Grundsatz Wirklichkeit werden lassen.

Für den Luftverkehr ist es für die SPD-Fraktion unstrittig, daß ein neuer internationaler Großflughafen Berlin-Brandenburg den Flugverkehr übernehmen muß. Die Verbindung der Innenstadt mit dem neuen und den alten Flughäfen muß in erster Linie umwelt- und stadtverträglich erfolgen. Dazu bietet sich eine Schnellverbindung auf der Schiene an. Auch im Zusammenhang mit dem Ausbau von Schönefeld muß eine Schienenanbindung realisiert werden.

Die SPD-Fraktion fordert die Verkehrsminister der Länder Brandenburg und Berlin sowie den Bundesminister für Verkehr auf,

- unverzüglich alle Voraussetzungen für eine Standortentscheidung zu treffen und die gesellschaftlichen Voraussetzungen für einen Großflughafen in der Region Berlin zu schaffen.
- bei schneller Klärung der planerischen Voraussetzungen bis zum Jahr 2000 einen ersten Bauabschnitt zu realisieren.
- den Ausbau und die Rekonstruktion von Schönefeld bis 1994 zu intensivieren, um eine gleichmäßige Lastenverteilung zwischen Schönefeld und Tegel zu erreichen.

Mit dem beschleunigten Ausbau von Schönefeld erübrigt sich die angedachte Überbauung von P 5 in Tegel. Mit der vollen Funktionsfähigkeit Schönefelds wird der Flughafen Tempelhof geschlossen, mit der vollen Funktionsfähigkeit des Großflughafens werden auch Tegel und Schönefeld geschlossen.

Die SPD-Fraktion geht davon aus, daß mit der Modernisierung des Eisenbahnnetzes, die mit höchster Priorität betrieben werden muß, eine Entlastung der Flughäfen erreicht werden wird.

III. Verkehr ist gestaltbar

Ein Patentrezept für unsere Verkehrsprobleme gibt es nicht, und die Lösungen können nicht immer bequem sein.

Da städtische Lebensverhältnisse jedoch gesellschaftlich produziert wurden, müssen sie auch gesellschaftlich verändert werden. Das Gütesiegel des Ballungsraumes Berlin-Brandenburg sollte deshalb neben der angemessenen urbanen Attraktivität die soziale und ökologische Standortqualität sein.

Die Entwicklung der individuellen Motorisierung läßt es künftig grundsätzlich nicht mehr zu, jedes Verkehrsbedürfnis und jeden Parkplatzwunsch innerhalb des Stadtgebietes zu erfüllen. Es kann demnach nur nach der relativ besten Lösung für die Mehrheit der betroffenen Bürger gesucht werden.

Da die unbegrenzte Freiheit der Autofahrer in städtischen Dichtegebieten naturgesetzlich nicht mehr möglich ist, erfordert die Logik einer freiheitlichen Gesellschaft, die "Freiheit" zuerst da zu beschneiden, wo sie am sinnlosesten genutzt wird. Ein Versuch, die Innenstadt Berlins autofreundlich oder gar autogerecht umzubauen, kann nicht das Ziel einer Verkehrspolitik für Berlin sein.

Dem Recht auf Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse ist das nach Grundgesetz Allgemeine Freiheitsrecht: "Jeder hat das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt..." überzuordnen. Der Kfz-Verkehr muß also dort auf Restriktionen stoßen, wo er mit seinem Ausmaß die Funktion des Gemeinwesens behindert.

Angesichts der Tatsache, daß der Straßenverkehr Berlins größtes Umweltproblem ist, erweist sich der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als eminent wichtige Umweltschutzmaßnahme. Das bedingt, die öffentlichen Verkehrsmittel vom Makel des "Massentransportmittels" zu befreien und dem Autofahrer eine akzeptable Alternative anzubieten.

Mit der Entwicklung Berlins und seines Umlandes müssen zukunftsweisende Akzente für die Verbindung von Wohnen und Arbeiten gesetzt werden. Die SPD-Fraktion fordert klare politische Entscheidungen zugunsten des aktiven, gestaltenden Beitrages, den ein zukunftsorientiertes Berliner Verkehrssystem für den Schutz der Umwelt und der historisch gewachsenen Stadtstrukturen, für die soziale Fortentwicklung und für wirtschaftliche Prosperität zu leisten vermag. Wir brauchen keine Verkehrspolitik, mit der technikverliebte und umweltignorante Auto- und Straßenlobbyisten das Wachstum der Metropole zu steuern versuchen. Wir brauchen die Gewißheit, daß Berlin trotz aller Veränderungen eben Berlin bleibt und keine Allerstadt wird. Wir brauchen ein Berliner Verkehrssystem mit menschlicher Dimension.

Die SPD-Fraktion wird die Probleme mit dem Bürger, der Bürgerin und der Verwaltung ehrlich besprechen und in Stufenplänen kleine, sofortige Verbesserungen erreichen.

Fachleute aus Wissenschaft, Verwaltung und Verkehrsbetrieben sollen das Gespräch mit dem Bürger und der Wirtschaft in Gang setzen, Konzepte mit dem Umland erarbeiten und einen beispielhaft ökologisch- und sozialverträglichen Verkehr für die Hauptstadt gestalten.

