

Berliner Verkehrspolitik - große Möglichkeiten, vertane Chancen

Von **Michael Cramer**, verkehrspolitischer Sprecher.

Berlin, den 15.01.2003

In zahlreichen Interviews und Vorträgen hat Wolfram Martinsen, ehemaliger Vorstandschef im Ressort Verkehrstechnik bei Siemens in Berlin, den Berliner Senat immer wieder aufgefordert, die Chancen Berlins als "Verkehrskompetenzzentrum" endlich zu nutzen. Auf dem Jahrestag der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure im Oktober 1998 stellte er in Berlin wiederholt fest:

Berlin verschläft die Verkehrsmetropole

"Berlin besitzt das Potential, eine Musterstadt des Verkehrs zu werden. Mit Hilfe moderner Informationstechnologien könnten Busse und Bahnen passagierfreundlicher fahren. Je nach Verkehrsaufkommen könnten die Taktzeiten verkürzt, notfalls aber auch verlängert werden. Sind Busse und Bahnen erst einmal attraktiv für die Nutzer, kann man sich auch leisten, die Autos stärker aus der Stadt herauszuhalten. Und die Autofahrer, die dann immer noch in die Stadt fahren wollen, müssen dafür entsprechend bezahlen. Dieses Konzept ist in Singapur erfolgreich umgesetzt worden - jetzt wollen die Bürgermeister aus China und anderen asiatischen Ländern auch bei uns die Alltagspraxis solcher Konzepte studieren. Leider kann man ihnen in Berlin wenig Fortschrittliches zeigen, obwohl sich diese Stadt als Bundeshauptstadt und als Nutzer der verschiedensten Verkehrssysteme geradezu ideal dafür eignet. Trotz dieser guten Voraussetzungen ist Berlin heute kein Verkehrskompetenzzentrum. Es besteht die Gefahr, dass es auch in Zukunft keins wird."

Nicht nur Martinsen wirft dem Senat vor, die Zukunft der Verkehrsmetropole zu verschlafen. Das tun auch andere, weil der Senat, der sich 1991 aus CDU und SPD gebildet hatte, die verkehrspolitischen Fehler anderer Metropolen wiederholte, obwohl er das Gegenteil versprach. Denn er wollte die "weitestgehende Freihaltung des zentralen innerstädtischen Gebietes vom Durchgangsverkehr" und "eine wesentliche Umverteilung zugunsten des ÖPNV". Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sollte vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) den Vorrang bekommen, wobei er einen Anteil von achtzig Prozent öffentlichen und zwanzig Prozent Autoverkehr anstrebte. Das S-, U- und Straßenbahnnetz sollte repariert, ausgeweitet und verknüpft, die gespaltenen Stadthälften wieder verbunden werden. Neue Wohngebiete sollten sofort mit Schienenanschluss gebaut, alte endlich auch mit Schienen angebunden werden.

Besonders in Berlin gab es nach der Wiedervereinigung der Stadt die Hoffnung, die Diskrepanz zwischen Erkenntnissen der Verkehrswissenschaft und der praktizierten Verkehrspolitik in den Metropolen der industrialisierten Länder zu verändern, die darin besteht, dass die Wissenschaft über das "Know-how" verfügt und die etablierte Politik das "Know-how-not" praktiziert.

Gerade in Berlin waren die Chancen gut, weil die Stadt ausgezeichnete Voraussetzungen bietet. Die damaligen Verkehrsanteile in der Innenstadt von sechzig Prozent privaten und vierzig Prozent öffentlichen Transportmitteln wollte der Senat

umwandeln in ein Verhältnis von achtzig zu zwanzig zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs. Das bedeutet, dass der Autoverkehr um zwei Drittel reduziert und die Fahrgastzahlen für Bus und Bahn verdoppelt werden sollten.

Dies sollte erreicht werden durch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahnringes und durch die Erweiterung des Busspurnetzes auf 350 Kilometer. Die Vorfahrt von Bussen und Straßenbahnen an Verkehrsampeln schien beschlossene Sache.

Es sah so aus, als ob Berlin die historische Lektion begriffen hätte, dass "Wer Straßen sät, Verkehr erntet", wie der damalige Oberbürgermeister von München, Hans-Jochen Vogel, schon 1972 sagte. Bestätigt sehen konnte sich auch der frühere Präsident des Verkehrsausschusses von New York, S. H. Bingham, der bereits 1952 auf der United States Conference of Mayors die verkehrspolitische Aufgabenstellung der Städte beschrieb: "Die Existenz unserer Städte ist bedroht, der Verkehr kann sich in den Straßen nicht mehr freizügig bewegen. Anstatt an die Beförderung von Fahrzeugen in unseren Straßen zu denken, sollten wir danach trachten, möglichst viele Personen durch die Straßen zu befördern."

Durch öffentlichen Personennahverkehr Immobilität abschaffen

Die Abkehr vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Personennahverkehr ist nach wie vor richtig, weil die Probleme der in den vergangenen Jahrzehnten verfolgten autofixierten Verkehrspolitik immer schärfer zutage treten. Denn aus der seinerzeit erträumten allseitigen Mobilität ist eher die Immobilität aller geworden. "Sie stehen nicht im Stau, sie sind der Stau", steht für die Erkenntnis, dass nur durch die Reduzierung des Autoverkehrs die Verkehrsprobleme der Metropolen gelöst werden können.

Der Flächenverbrauch der Verkehrsinfrastruktur nimmt gewaltige Ausmaße an. In Berlin macht er etwa vierzig Prozent des Stadtgebietes aus. Als Folge davon dehnen sich die Städte immer weiter ins Umland aus, wodurch noch mehr Verkehr entsteht. Durch den Autoverkehr werden mehr Kinder verletzt und getötet als durch heimtückische Krankheiten. Auch die Lärm- und Schadstoffimmissionen machen krank. In Berlin werden auf achtzig Prozent der Straßen innerhalb des S-Bahnringes die gesundheitlichen Grenzwerte für Lärm und Schadstoffe erheblich überschritten.

Hohe Folgekosten vom Luxus auf Kosten der Umwelt

Die Kosten des Autoverkehrs sind immens, wenn man die Folgekosten wie Invaliditäts-, Krankenhaus- und Arbeitsausfallkosten, Mietminderung, Fassadenschäden, Lärmsanierung, Schäden an Kulturgütern einbezieht. Weil diese Kosten nicht durch die Kfz- und die Mineralölsteuer abgedeckt werden, wird - so das Umwelt- und Prognose-Institut in Heidelberg (UPI) - jedes Auto in Deutschland pro Jahr mit zusätzlich 3.000 € aus Steuermitteln finanziert. Die globalen Auswirkungen wie Klimakatastrophe und Ozonloch sind bei dieser Rechnung noch nicht einmal berücksichtigt.

Unsere Lebensweise und insbesondere der Autoverkehr verschwendet zu viel Energie. Die Generationen nach dem Zweiten Weltkrieg haben so viel Energie verbraucht wie die

gesamte Menschheit zuvor. Lediglich 18 Prozent der Erdbevölkerung verbrauchen 80 Prozent aller Rohstoffe. Die Lebensweise in den Metropolen der Industrieländer widerspricht eklatant dem kategorischen Imperativ, den Immanuel Kant in seiner "Kritik der praktischen Vernunft" formuliert hat: "Handle so, daß die Maxime deines Lebens jederzeit zugleich als Prinzip einer allgemeinen Gesetzgebung gelten könne".

Aus all diesen Gründen ist Umkehr dringend geboten und eine Wende in der Verkehrspolitik überfällig!

Berliner Verkehrspolitik setzte falsche Prioritäten

Die der Berliner Verkehrsverwaltung zu Grunde liegende Philosophie die absolute Priorität der öffentlichen Verkehrsmittel trägt diesen Problemen Rechnung. Die spannende Frage ist aber die, ob diese Philosophie auch die Praxis prägt bzw. geprägt hat. Diese Frage darf getrost verneint werden. Zwar wurden in Berlin neue Schienenkilometer gebaut, aber auch neue Kilometer von Schnellstraßen. So wurde aus dem propagandistischen Vorrang für den öffentlichen Verkehr ein gleichgewichtiges Nebeneinander mit dem faktischen Vorrang des motorisierten Individualverkehrs.

Am Potsdamer Platz, am Leipziger Platz, in der Friedrichstraße und am Alexanderplatz wurden in mehreren Stockwerken Tiefgaragen für über 10.000 Auto-Stellplätze gebaut, weitere tausend sind geplant. Sie ziehen nach Fertigstellung den Autoverkehr an wie das Licht die Motten.

Aber nicht nur die Magnetwirkung der Tiefgaragen widerspricht dem Ziel, den Autoverkehr drastisch zu reduzieren. Auch die Absicht, den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt herauszuhalten, wurde konterkariert durch den Bau der unterirdischen Nord-Süd-Schnellstraße unterhalb von Spreebogen und Potsdamer Platz und den vierspurigen Ausbau der Behrenstraße. Die Planungen für den vierspurigen Ausbau des Rings um die engere Innenstadt (den sogenannten "Kleinen Hundekopf") und die neuen Tangentialverbindungen im Osten durch ein Naturschutzgebiet und im Norden zwischen Reinickendorf und Pankow dokumentieren deutlich, dass die schlechte Tradition der Berliner Verkehrsplanung seit den 50er Jahren beibehalten wurde.

Als die Bundesregierung forderte, im Regierungsviertel keinen Durchgangsverkehr zuzulassen, wurde eben nicht das gesamte Gebiet innerhalb des "Kleinen Hundekopfes" verkehrsberuhigt, sondern nur das Regierungsviertel. Die bisherige Durchgangsstraße wurde für 750 Millionen Mark in den Untergrund verlegt. So wird der gesamte Autoverkehr erst in die Innenstadt hineingezogen, aus der ihn der Senat eigentlich entfernen will. Der Straßentunnel bindet zudem notwendige Gelder, die für den Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur fehlen.

Wie man den Durchgangsverkehr vermeidet, zeigt die niederländische Stadt Groningen eindrucksvoll. Dort wurde die Innenstadt in vier Tortenstücke unterteilt und die Durchgangsstraße gekappt. Der Ziel- und Quellverkehr kann stattfinden, die Durchfahrt von einem Tortenstück zum anderen ist lediglich den Bussen und dem Fahrradverkehr gestattet. Dadurch hat sich der Autoverkehr in der Innenstadt so drastisch reduziert, dass ehemals vier- oder sechsspürige Durchgangsstraßen auf zweispürige Straßen mit breitem Grünstreifen zurückgebaut werden konnten. Der Fahrradverkehrsanteil in

Groningen beträgt mit fast 60 Prozent das Zehnfache von Berlin. Die Geschäftsleute, die den Plan anfangs kritisierten, erfreuen sich heute hoher Umsatzsteigerungen, die die zwei- bis dreijährigen vorübergehenden Einbußen längst ausgeglichen haben. Die jahrzehntelange Stadtfucht wurde in Groningen gestoppt, die Bevölkerungszahl und damit auch die Einnahmen steigen wieder.

Gute Vorraussetzungen für eine sinnvolle Verkehrspolitik sind vorhanden ...

Berlin hat hervorragende Ausgangsbedingungen für eine zukunftssträchtige Verkehrspolitik. Im Gegensatz zu Frankfurt am Main und München besitzt Berlin eine dezentrale Stadtstruktur von 23 kleineren Großstädten, welche alle ein eigenständiges Bezirkszentrum haben. Das führt zu einer erheblichen Verkehrsvermeidung. In Berlin gibt es - noch - die sogenannte Berliner Mischung; Arbeit, Freizeit und Wohnen finden in weiten Teilen der Stadt noch im selben "Kiez" statt. Selbst das historische Stadtzentrum ist noch einigermaßen intakt. Viele Wege können und werden noch zu Fuß und mit dem Fahrrad bewältigt, weil Berlin ja kein bergiges Alpendorf ist.

Jeder zweite Haushalt in Berlin ist autofrei. In München oder Frankfurt am Main sind es lediglich dreißig Prozent. Außerdem verfügt Berlin über mehr als 500 Kilometer S- und U-Bahnstrecken und hat mit 180 Kilometern das größte Straßenbahnnetz Deutschlands.

... werden jedoch falsch genutzt

Doch die Bilanz der zehnjährigen CDU/SPD-Verkehrspolitik ist deprimierend. Am 14. Juni 1991 hatte Verkehrssenator Haase (CDU) angekündigt, den S-Bahnring, Berlins verkehrspolitisches Herzstück der Vorkriegszeit, 1995 wieder in Betrieb zu nehmen. Stattdessen gab es einen sechsjährigen Baustopp. Als der Vollring, die "Strecke ohne Ende" im Jahr 2002 wieder in Betrieb ging, wurde im 20. Jahrhundert für die Wiederinbetriebnahme mehr Zeit benötigt als im 19. Jahrhundert für den Neubau.

Auf den Umlandverbindungen wuchert das Gras. Zwar wurde im Dezember 1998 die traditionelle Eisenbahnstadt Hennigsdorf wieder mit der S-Bahn verbunden, doch auch im 14. Jahr nach dem Mauerfall enden noch immer zwei weitere S-Bahnstrecken im Westberliner Lichterfelde oder Spandau und nicht im brandenburgischen Teltow oder Falkensee. Um sich das Ausmaß des Rückstandes auszumalen, sei daran erinnert, dass bereits im Mai 1948, also nur drei Jahre nach Kriegsende, das von Bomben und Granaten zerstörte S-Bahnnetz wieder vollständig befahrbar war.

Vom Straßenbahnnetz der Nachkriegszeit ist nicht mehr viel übrig geblieben. Wie in vielen Städten wurde durch die autofixierte Verkehrspolitik der Nachkriegszeit auch im Westteil Berlins die Straßenbahn vollständig stillgelegt. Während die Straßenbahn im Ostteil neben der S-Bahn auch heute noch mit knapp 180 Kilometern das Rückgrat des ÖPNV bildet, fuhr sie in der Westhälfte Berlins von 1967 bis 1995 überhaupt nicht mehr. Das 250 Kilometer große Straßenbahnnetz, über das Berlin (West) noch in der Nachkriegszeit verfügte, wurde vollständig abgebaut. Als Ersatz wurde der Bevölkerung der beschleunigte Bau von U-Bahnen versprochen. Bis heute sind nach dem Krieg aber nur 50 Kilometer U-Bahn zusätzlich gebaut worden, so dass im Westteil der Stadt lediglich 20 Prozent des Straßenbahnnetzes durch die U-Bahn ersetzt worden ist.

In keiner anderen Stadt wurde die Straßenbahn in den 50er und 60er Jahren so zielstrebig und schnell zurückgebaut wie in West-Berlin. Aber auch der Ostteil stand dem nicht nach. Hier erfolgte der Abbau bis Anfang der siebziger Jahre, weil das autofixierte Leitbild westlicher Städte, die schienenfreie Innenstadt, auch in Berlin (Ost) realisiert werden sollte. Die Leipziger Straße, der Spittelmarkt, der Ostbahnhof und damit große Teile der östlichen Innenstadt wurden vom Straßenbahnnetz abgekoppelt. Aus finanziellen Gründen wurde die weitere Zerstörung des Straßenbahnnetzes jedoch gestoppt, so dass mit Beginn der 80er Jahre neue Straßenbahnschienen in die am Stadtrand gelegenen Neubaugebiete Marzahn und Hohenschönhausen verlegt wurden. Trotzdem mutet das verbliebene Netz in den östlichen Bezirken beim Blick auf den Berliner Stadtplan wie ein Torso an.

Parteiübergreifend wird die Zerstörung des Straßenbahnnetzes inzwischen als historische Fehlleistung eingestuft. Um so ärgerlicher ist die heutige Senatsblockade gegen die Straßenbahn, denn in vielen anderen Städten hat sich die Straßenbahn als das adäquate Verkehrsmittel erwiesen. Ob in München, Saarbrücken oder Oberhausen, ob in Paris, Straßburg oder Manchester, ob in Sydney, Dallas oder Santiago: Die Straßenbahn, das inzwischen ausrangierte Verkehrssystem der Nachkriegszeit, erlebt eine unübersehbare Renaissance. Auch in Los Angeles, wo das mit über 2.000 km größte Straßenbahnnetz der Welt vor einem halben Jahrhundert der autogerechten Stadt weichen musste, taucht die Straßenbahn wie Phönix aus der Asche wieder auf.

Ganz anders gehen die Uhren leider in Berlin. Zwar werden die ursprünglichen Stilllegungspläne des Senats nicht mehr weiter verfolgt - die ersten Pläne der rot-schwarzen Koalition sahen noch die flächendeckende Zerstörung des Straßenbahnnetzes in Köpenick und Pankow vor - doch wird von den autofixierten Senatsplanern die Straßenbahn immer noch als Hindernis für den Autoverkehr angesehen, werden ihre Vorzüge noch immer nicht erkannt.

Die Straßenbahn hat nämlich vielfältige Wirkungsmöglichkeiten. Sie kann in den Außenbezirken die Geschwindigkeit von S- und U-Bahnen erreichen, sie kann im Schritttempo durch Fußgängerzonen fahren und ist für den Kurzstreckenverkehr wegen der geringeren Betriebskosten dem Bus überlegen. Da Berlin über ein großes U- und S-Bahnnetz verfügt, fehlt weniger die Erweiterung dieses Grundnetzes als die Optimierung der Feinverteilung. Dies kann die Straßenbahn hervorragend übernehmen, auch weil im Kurzstreckenverkehr die kürzeren Haltestellenabstände und der fehlende Gang in den Untergrund bzw. aus ihm heraus sich als Vorteil erweisen.

Um die verkehrspolitische Spaltung zu überwinden, hätten die Straßenbahnlinien, die ihre Wendeschleifen östlich des Mauerstreifens hatten, wenigstens bis zum nächsten westlichen S- oder U-Bahnhof verlängert werden müssen. Auch finanziell wäre das attraktiv gewesen. Ein Kilometer Straßenbahn kostet im Vergleich zur U-Bahn nämlich nur ein Zwanzigstel, die Betriebskosten sind um die Hälfte günstiger und der Arbeitsplatzeffekt um das Vierfache größer.

Lediglich an einer einzigen Stelle - an der berühmten Bösebrücke in der Bornholmer Straße - ist zwölf Jahre nach der Wiedervereinigung der Stadt die Straßenbahn über

den ehemaligen Grenzstreifen in den Westen verlängert worden. Das reicht allerdings nicht, um die verkehrspolitische Spaltung zu beheben. Denn das östliche ÖPNV-Netz basiert auf S-Bahn und Straßenbahn mit wenig Bus- und wenig U-Bahn-Verkehr, das westliche mit viel U-Bahn und Bus verfügt über relativ wenig S-Bahn-Strecken und bis 1995 über keinen einzigen Straßenbahnkilometer. Erst wenn an allen acht Schnittstellen die Straßenbahngleise mindestens bis zum nächsten S- oder U-Bahnhof im Westteil verlängert worden sind, kann von einem einheitlichen ÖPNV-Netz in Berlin gesprochen werden.

Weder die alten Wohngebiete wie das Märkische Viertel oder das Falkenhagener Feld noch die neuen Wohngebiete in Karow-Nord oder die Wasserstadt Spandau wurden - wie ursprünglich geplant - an das Schienennetz angebunden. Neun Jahre hat es gedauert, bis der Alexanderplatz wieder an das Straßenbahnnetz angebunden worden ist, eine Errungenschaft, auf die der Ostbahnhof, der Lehrter Bahnhof und der Bahnhof Zoologischer Garten noch warten.

Berlins langsame Straßenbahnen und Busse

Lange Zeit fuhr in keiner deutschen Stadt die Straßenbahn langsamer als in Berlin. Denn es gab nur wenige Ampelanlagen mit Vorrangschaltung. In Zürich dagegen haben schon seit mehr als zehn Jahren die Straßenbahnen und nicht die Autos eine "grüne Welle". Zwar hatte der Senat die Ampelvorrangschaltung nach dem Züricher Modell schon 1992 beschlossen, doch wurde sie selbst auf den Neubaustrecken zunächst nicht realisiert. Erst nach massiver öffentlicher Intervention wurden die Ampeln auf einigen Strecken entsprechend nachgerüstet.

Statt der geplanten 350 Kilometer Busspur haben Busse und die Taxis nur auf 100 Kilometer freie Fahrt. Parkraumbewirtschaftung fehlt weitgehend. Rund um den Potsdamer Platz ist das Parken noch immer kostenlos möglich. In den vorhandenen Minibereichen zahlen die Autofahrer weniger als in Potsdam, Nürnberg, München oder Aachen.

park & ride statt kostenpflichtiger Parkplätze

Stattdessen setzt der Senat auf "park & ride, die teuerste Alternative! Denn die beauftragten Gutachter haben ermittelt, dass - ohne Grundstückskosten – 750 Millionen € ausgegeben werden müssen, um durch 50.000 Stellplätze in park & ride Anlagen den Autoverkehr in der Innenstadt um neun Prozent zu reduzieren. Sie rechnen dabei mit 15.000 € pro Stellplatz. Das Problem, die dafür notwendige Fläche von der Größe des Tempelhofer Flughafens zu finden, halten die Gutachter für unlösbar. Gleichzeitig beschreiben sie die billigere Alternative. Durch die Reduzierung des illegalen Parkens von derzeit 15 Prozent auf fünf Prozent könnte der Autoverkehr in ähnlicher Größenordnung verringert werden. Auch die Tatsache, dass die französische Hauptstadt Paris von park & ride Konzepten nichts wissen will, bringt den Senat nicht davon ab.

Dabei kann man auch hier wieder die Erfahrungen aus Freiburg und Zürich anführen, wo durch die Reduzierung und Bewirtschaftung von Parkplätzen eine fortschrittliche Verkehrspolitik entscheidend vorangetrieben wurde. Auch in einem Szenario der

Umweltbehörde Düsseldorf wurde die Parkplatzreduzierung als die entscheidende Stellschraube für die Luftschadstoffminderung (-20 %) weit vor den übrigen verkehrspolitischen Maßnahmen wie Pfortneranlagen (-7 %), Zugangsbeschränkungen nur für Kat-Autos (-8 %), ÖV-Verbesserung (-2,5 %) und Radverkehrsförderung (-2 %) ausgewiesen.

Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs nötig

Der öffentliche Verkehr muss in Berlin auch attraktiver werden. Obwohl in Berlin als einziger deutscher Stadt keine Polizeistunde existiert, schließen U- und S-Bahn schon um Mitternacht ihre Pforten. Reisende, die mit dem letzten Zug am Bahnhof Zoo ankommen, müssen auf den Nachtbus warten oder sich ein Taxi nehmen. Der Service der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) ist nicht nur schlechter, sondern auch teurer geworden. Eine vierköpfige Familie muss heute 2.000 € für die Jahreskarten bezahlen, 1991 waren es noch 900 €. Viele Berliner Familien können ihren Kindern die Bus- oder Bahnfahrt zur Schule nicht mehr finanzieren.

So ist es nicht verwunderlich, dass die BVG als einziges deutsches Verkehrsunternehmen sinkende Fahrgastzahlen verzeichnet. Statt, wie vom Senat beabsichtigt, die Fahrgastzahlen zu verdoppeln, hat sie seit 1992 fast 25 Prozent ihrer Kunden verloren. Dementsprechend ist auch der Autoverkehr nicht um zwei Drittel gesunken, sondern um 20 Prozent gestiegen. Die Verkehrsanteile verschlechterten sich in der Innenstadt auf 70 zu 30 Prozent zugunsten des Autoverkehrs, das Gegenteil seiner Ankündigungen.

Schuld an der Berliner Verkehrsmisere: falsche Investitionsentscheidungen

Nicht Geldmangel ist der Grund für diese Entwicklung, sondern falsche Investitionsentscheidungen. Vor die Wahl gestellt, fünf Kilometer U-Bahn oder 100 Kilometer Straßenbahn neu zu bauen, entschied sich die Politik für die teure U-Bahn. Obwohl Bau- und Betriebskosten hoch sind, favorisierten die Regierungsparteien den Tunnelbau, damit auf der Straße die Autos freie Fahrt haben. Und all das geschieht unabhängig davon, ob sich die Effizienz erhöht: Für 100 Millionen € wurden die Bahnsteige der U-Bahnlinie 6 verlängert, aber anschließend die Taktzeiten von drei auf fünf Minuten ausgedehnt. 70 Millionen € wurden für die U-Bahnlinie 2 in Pankow ausgegeben, obwohl parallel drei Straßenbahnlinien verkehren. Die BVG prognostiziert mit 9.000 täglichen Fahrgästen dort nur die Auslastung einer mittelstarken Buslinie. Die überflüssigerweise geplante U-Bahnlinie 5 zwischen Alexanderplatz und Lehrter Bahnhof kann nicht mehr weiter finanziert werden. Was bleibt, ist eine tote Tunnelruine für 200 Millionen €.

Aber nicht nur im Nahverkehr wurden die Chancen der Nachwendezeit verpasst. Auch im Fernverkehr wurde die Priorität nicht auf die Stadtreparatur, sondern auf ferne Großprojekte gelegt. Obwohl doch - wie der angesehene Berliner Tagesspiegel kommentierte - "pure Größe noch kein Wert an sich ist".

Weltbekannt sind auf der größten Baustelle Europas die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich. Die ursprüngliche Planung sah vor, neben vier Röhren der Eisenbahn, zwei der U-Bahn und zwei der S-Bahn auch noch eine vierspurige Stadtstraße unterirdisch durch

die Stadtmitte zu führen. Zudem sollte die neue Nord-Süd-Achse mit der bestehenden Ost-West-Achse durch einen Kreuzungsbahnhof verknüpft werden. Das dezentrale Eisenbahnsystem wird durch einen gigantischen Kreuzungsbahnhof zentralisiert, der folgende Nachteile hat:

- Er ist im Nahverkehr nur unzureichend erschlossen, weil er - im Gegensatz zum Bahnhof Friedrichstraße - in Nord-Süd-Richtung nicht angebunden ist. Ursprünglich war geplant, eine weitere S-Bahnlinie und zusätzlich eine U-Bahnlinie zu bauen. Für die S-Bahnlinie fehlte aber der Bundesregierung das Geld, für die neue U-Bahnlinie dem Senat.
- Er erschwert die Integration des zukünftigen Schönefelder Single-Airports Berlin-Brandenburg International in das Eisenbahn-Fernverkehrskonzept, weil der Flughafenstandort noch nicht feststand, als das "Pilzkonzept" genannte Eisenbahnkonzept beschlossen wurde.
- Da dieser Bahnhof im Selbstverständnis der Bahn ein "Einkaufszentrum mit Gleisanschluss" werden soll, entfaltet er im Stadtzentrum enorme Magnetwirkung für den Autoverkehr, mit all den bekannten negativen Folgewirkungen.
- Die Finanzmittel für den Zentralbahnhof und den Nord-Süd-Eisenbahntunnel gehen zu Lasten der traditionellen Eisenbahnstrecken. Für ihre Modernisierung fehlt das Geld. Wichtige Radialstrecken und auch der südliche Innenring bleiben für den Personenfern- und Regionalverkehr ungenutzt. Neukölln, mit über 300.000 Einwohnern einer der größten Bezirke Berlins, bleibt so vom Fernverkehr abgekoppelt.
- Bei der Schwerpunktsetzung auf den Fernverkehr wurde ignoriert, dass mehr als 90 Prozent der Eisenbahnfahrten in Deutschland kürzer sind als 50 Kilometer. Die größte verkehrspolitische Effizienz haben demnach Investitionen in diesem Bereich. Dem Nahverkehr wurden aber zugunsten des Fernverkehrs die Mittel gekürzt.

Aus einer in Berlin nicht seltenen Mischung aus Minderwertigkeitskomplex und Größenwahn wurde nach dem Fall der Mauer eben geklotzt und nicht gekleckert. Als wollte man erst im Jahr 2020 weiterleben, wurde auf die Zukunft gesetzt, ohne die Gegenwartsprobleme anzugehen, geschweige denn, sie zu meistern.

Besser wäre es gewesen, den Bahnhof Friedrichstraße auszubauen. Der in unmittelbarer Nähe zum Reichstag gelegene traditionsreiche Bahnhof ist nämlich heute schon nahverkehrlich in alle Himmelsrichtungen angebunden.

Im Sommer 2000 zogen Parlament und Bundesregierung von Bonn nach Berlin. Sie hatten es nicht leicht, da die verkehrliche Erschließung des Parlaments- und Regierungsviertels blockiert wurde. Den Abgeordneten und Beschäftigten des Deutschen Bundestages bleiben heute nur zwei Möglichkeiten: Entweder sie gehen zu Fuß, oder sie stehen mit dem Auto im Stau, weil der Senat die milliardenschwere U-Bahn nicht finanzieren kann, die Straßenbahnschienen aus ideologischen Gründen nicht verlegen will und das Fahrrad nicht gefördert werden soll.

Von einer "Musterstadt des Verkehrs", wie es Wolfram Martinsen vorschwebte, ist das Zentrum der Inkompetenz noch weit entfernt.