

Unverantwortliche Kürzungen beim ÖV

Den Berliner Fahrgästen stehen schwere Zeiten bevor

Der CDU/SPD-Senat hat vielen Berlinern den Start in das Jahr 2025 gründlich verdorben. Unmittelbar vor Weihnachten beschloss das Berliner Abgeordnetenhaus mit CDU-SPD-Mehrheit gravierende Kürzungen im bereits beschlossenen Haushalt für das Jahr 2025. Besonders betroffen waren der Verkehrs- und der Kulturretat, was nicht zuletzt zeigte, dass die Zuständigen, Senatorin Ute Bonde und Senator Joe Chialo politische Leichtgewichte ohne Hausmacht in ihrer Partei, der CDU, sind. Mit den Kürzungen der Gelder setzten CDU und SPD aber auch ein politisches Zeichen: gegen die Weiterentwicklung von Bahn-, Bus-, Rad- und Fußverkehr (und gegen Teile der Berliner Kulturlandschaft).



Der Umsteigeweg vom U-Bf Wilmerdorfer Straße zum S-Bf Charlottenburg (75 Meter) ist seit 2006 ohne Dach und ohne Licht. Beides war im Haushalt 2025 geplant und wurde nun (erneut) gestrichen. Ein weiterer Mangel: Das S-Bahn-Zeichen ist beim Verlassen das U-Bahn-Ausgangs nicht sichtbar.

Foto: Florian Müller

Am 14. Dezember 2023 hatte das Abgeordnetenhaus von Berlin den Doppelhaushalt für die Jahre 2024 und 2025 beschlossen. Ein Jahr später, am 19. Dezember 2024, beschloss das Abgeordnetenhaus für 2025 Kürzungen von 3 Milliarden Euro. Dabei ist der Verkehrshaushalt von besonders drastischen Einsparungen betroffen (siehe ausführlichen Bericht in SIGNAL 6/2024).

Als die Einzelheiten des „Sparhammers“ im November bekannt wurden, gab es noch die Hoffnung auf Nachbesserungen bis zum Beschluss am 19. Dezember. Tatsächlich wurden auch noch einige wenige Korrekturen zugunsten von Rad- und Fußverkehr erreicht,

aber beim öffentlichen Verkehr wurde nicht korrigiert.

Die Auswirkungen insbesondere auf die BVG und die S-Bahn sowie auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind dramatisch. Sollten BVG und S-Bahn in der Lage sein, das bestellte Verkehrsangebot weitgehend zu fahren, reicht das Geld im Berliner Haushalt nicht aus, alles zu bezahlen.

Dabei wissen alle, dass mehr und nicht weniger investiert werden muss: bei den Strecken und bei den Fahrzeugen. Und auch die Verkehrsleistungen müssen dringend gesteigert werden, wie übervolle Bahnen und Busse zeigen – nicht zuletzt durch den

Erfolg des Deutschlandtickets. Stattdessen wird zum Beispiel das Geld für die Verkehrsleistungen der BVG im Haushalt 2025 um 100 Millionen Euro gekürzt. So kann die für 2035 angestrebte Klimaneutralität Berlins nicht erreicht werden.

Prozess und Ergebnis zeugen von politischem Dilettantismus

Neben dem Skandal, in Zeiten des fortschreitenden Klimawandels Finanzmittel vom Umweltverbund (Bahn-, Bus-, Rad- und Fußverkehr) zum Straßenbau umzuschichten, sind auch Zeitpunkt und Verfahren der festgelegten Einsparungen skandalös.

Mit dem Doppelhaushalt sollte 2023 für 2025 Planungssicherheit geschaffen werden. Wenn dann aber nur einige Wochen vor Beginn des Jahres 2025 für den beschlossenen Haushalt gewaltige Einsparvorgaben gemacht werden, löst das maximales Chaos und Handlungsunfähigkeit der Verwaltung aus.

Und wenn die Einsparvorgaben von zwei vermeintlichen Haushaltsexperten der Koalition (den Abgeordneten Heiko Melzer für die CDU und Torsten Schneider für die SPD) hinter verschlossenen Türen ausgehandelt werden und die Fachleute der Fraktionen und Senatsverwaltungen hinterher bestenfalls Schadensbegrenzung betreiben können, darf man sich nicht wundern, wenn die Ergebnisse so unstrukturiert und widersprüchlich sind.

Bizarr wird es auch, wenn die einsamen Verhandler die Sparvorgaben missbrauchen, um Verkehrspolitik durch die Hintertür zu machen. Ein Beispiel: Im Titel 68253 „Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben“ wurden 5 der 23 Mio Euro gestrichen. Die Senatsverkehrsverwaltung und die BVG könnten nun also prüfen, wie sie die Planungen sinnvoll streckt. Aber dann haben die Herren in der Spalte „Bemerkung“ eingetragen: „Streichung der Straßenbahnplanung Alexanderplatz bis Potsdamer Platz/Kulturforum und Johannisthal–Gropiusstadt“. Bei beiden Planungen sind jedoch bereits Mittel in Aufträgen gebunden, so dass Schadenersatzforderungen drohen. Und für beide Projekte gibt es eine Beschlusslage und eine fachliche Befürwortung.

Außerdem ist zu befürchten, dass die Planungskapazitäten und Planungsgelder der BVG künftig wieder verstärkt in U-Bahn-Planungen fließen – nicht zuletzt, weil die CDU-SPD-Koalition den U-Bahn-Ausbau gegenüber

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 357 (Mrz 2025)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11





Im Februar 2020 präsentierte die Senatsverwaltung in einer Bürger-Infoveranstaltung Planungen zur Straßenbahnführung in der Leipziger Straße. Vier Jahre später wird die Planung für die Strecke Alexanderplatz—Potsdamer Platz nicht weiter verfolgt – die CDU befürchtet Behinderungen für den Kfz-Verkehr. Foto: Christian Linow

Straßenbahnneubaustrecken bevorzugt, auch wenn U-Bahn-Bauprojekte kaum noch finanzierbar sind und nur sehr langfristig umgesetzt werden können.

Ein weiteres Beispiel ist das „29-Euro-Ticket“ für Berlin AB. Als es am 1. Juli 2024 eingeführt wurde, war die schwierige Haushaltslage im Jahr 2025 für den Finanzsenator mit Sicherheit schon absehbar. Dennoch wurde dieses SPD-Wahlkampfversprechen mit großem Zeitdruck für S-Bahn und BVG umgesetzt – ohne geklärte Finanzierung.

Dem einen Fehler folgte im Dezember der zweite: Für 2025 wurden sämtliche Mittel für dieses Ticket gestrichen. Dabei hatten die Fahrgäste dieses Abo für ein Jahr abschließen müssen. Dem Land Berlin schien das gleichgültig zu sein. Nach einer Fülle widersprüchlicher Aussagen gab es am Ende wenigstens eine vernünftige Übergangsregelung, indem alle Abonnements zum Preis von 29 Euro in das Deutschlandticket überführt werden.

Anwohnerparkausweise weiterhin spottbillig

Unverständlich und unverantwortlich ist, dass auf viele Millionen an Einnahmen verzichtet

wird, indem zum Beispiel der lächerlich niedrige Preis für die Anwohnerparkausweise von nur 10,20 Euro je Jahr nicht endlich angehoben wird.

Zugleich wurden Beträge weit unter einer Million Euro gestrichen, die den öffentlichen Verkehr attraktiver machen würden. Als Beispiel sei die seit 20 Jahren überfällige Überdachung und Beleuchtung des Umsteigeweges zwischen S-Bahnhof Charlottenburg und U-Bahnhof Wilmersdorfer Straße auf dem Stuttgarter Platz genannt, die gestrichen wurde (Titel 72018).

Weitere Beispiele sind zusätzliche Zugänge zu S-Bahnhöfen, die für zahlreiche Fahrgäste die Wege zur S-Bahn verkürzen würden und die deshalb (richtigerweise) vom Land Berlin bestellt worden waren, für die nun aber teilweise nicht einmal mehr Planungsgelder zur Verfügung gestellt werden, zum Beispiel für den Südzugang zum S-Bf. Westend.

Erst im Januar 2025 reagierte die SPD-Fraktion und beschloss, dass das Anwohnerparken in Berlin künftig 160 Euro pro Jahr kosten soll, also monatlich rund 13 Euro. Das brächte jährliche Mehreinnahmen von geschätzt 25 Millionen Euro. Doch ob die CDU mitgeht, ist vollkommen offen.

Die Notwendigkeit zu Einsparungen hat es immer wieder gegeben. Aber der Prozess, wie in einem sorgfältig aufgestellten und beschlossenen Haushalt kurz vor Beginn des Haushaltsjahres gravierende unstrukturierte Einsparungen vorgenommen wurden, zeugt von beispiellosem Dilettantismus der CDU/SPD-Koalition.

Schadensbegrenzung erforderlich

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert zur Schadensbegrenzung zumindest Gestaltungsspielräume für die Senatsverkehrsverwaltung und für die Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Sparvorgaben.

- Planungen und Projekte zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dürfen nur gestreckt und nicht gestrichen werden.
- Die Zielnetze und Prioritäten, die von den Fachleuten in den dafür vorgesehenen Planwerken (Nahverkehrsplan, Stadtentwicklungsplan) festgelegt wurden, dürfen nicht von den Haushaltspolitikern ausgehebelt werden.
- Das Deutschlandticket muss endlich auch in Berlin (ähnlich wie beispielsweise in Hamburg) zum zentralen Abo für alle ausgebaut werden, auch für Schüler, Azubi und Inhaber des „Sozialtickets“. Und Berlin muss auf weitere tarifliche Alleingänge verzichten,
- Es müssen ausreichend Gelder für die Aufrechterhaltung der bestellten Angebote von S-Bahn und BVG zur Verfügung gestellt werden.

Ein attraktiver und leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ist aus sozialen, verkehrlichen und klimapolitischen Gründen zwingend erforderlich. Aber von dieser Leitlinie haben sich CDU und SPD in Berlin derzeit leider weit entfernt.

Schlimmer noch: Es zeichnet sich ab, dass sie ihren für den öffentlichen Verkehr ruinösen Sparkurs auch 2026 fortsetzen, ja verschärfen wollen. So enthält das vom Berliner Senat im Januar 2025 beschlossene Investitionsprogramm 2024 bis 2028 das Großprojekt der neuen Stadtschnellstraße TVO (Tangentiale Verbindung Ost) mit einem Landesanteil von über 300 Millionen Euro. Mit diesem Projekt werden zwei zusätzliche Nahverkehrsgleise am östlichen Berliner Außenring erheblich erschwert, vielleicht sogar verhindert (siehe SIGNAL 2/2024 „Neue Entwicklungen beim Konflikt TVO/NVT“).

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 357 (Mrz 2025)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11

