



KW 18 – Verkehrsrückwende

Wer in Berlin unterwegs ist, kann sich jeden Tag an den Errungenschaften grüner Verkehrspolitik erfreuen. Die Stadt ist zugepflastert mit rot-weißen Pollern. In Kreuzberg gibt es Exemplare in grün. Und damit alles ordentlich aussieht, haben die Poller unterschiedliche Größen und Formen, mal rund, mal flach. Unbestreitbar führen die Grünen einen Kampf gegen die Autofahrer und trennen weite Streifen der Fahrbahnen für die Radler ab.

Die drangsaliierten Autofahrer lassen sich von der grünen Verkehrspolitik, die, das gehört zur Wahrheit dazu, immer von der SPD mitgetragen wurde, nicht beeindrucken. „Rekordwert beim Bestand von Personenkraftwagen in Berlin – in der Hauptstadt waren zum Stichtag am 1. Januar 2024 insgesamt rund 1,24 Millionen Pkw zugelassen. Die Anzahl der registrierten Pkw ist im Bundesland Berlin im Verlauf der vergangenen zehn Jahre kontinuierlich angestiegen.“ Quelle: Statista

„Laut Daten automatischer Zählstellen: In Berlin wurde 2023 weniger Fahrrad gefahren. Fast 30 Jahre lang nahm der Radverkehr in der Stadt stark zu. Nach vorläufigen Daten gilt das fürs vergangene Jahr nicht.“ Quelle: Tagesspiegel

Wie viele Fahrräder es genau in Berlin gibt, weiß kein Mensch, weil sie leider nicht registriert werden müssen. Fahrradfahren kann jeder ohne Qualifikation und ohne wissen zu müssen, was rechts vor links bedeutet, und dass man bei rot anzuhalten habe. Immerhin befinden sich sieben deutsche Städte im Ranking der 20 fahrradfreundlichsten Städte der Welt. Das niederländische Utrecht liegt auf Platz 1, gefolgt von Münster auf dem zweiten Platz. Bremen (9), Hannover (10), Hamburg (13), Leipzig (14), Nürnberg (17) liegen vor Berlin (19).

Die Politik sollte sich mit den Tatsachen abfinden und handeln. Das Autofahren haben die Grünen den Berlinern nicht abgewöhnen können. Autos und Fahrräder müssen ihren Platz im Straßenverkehr haben. Schädlich ist es jedoch, wenn diese Frage ideologisch und nicht technisch machbar beantwortet wird.

Seit 1951 gab es zehn Verkehrssenatoren der SPD, drei der FDP und fünf der CDU. Zwei grüne Verkehrssenatorinnen, von 2016 bis 2021, haben ausgereicht, um Berlin so aussehen zu lassen, wie die Stadt heute aussieht. Größter Fehler sozialdemokratischer Verkehrspolitik war das Abschaffen der Straßenbahn. Am 2. Oktober 1967 fuhr die letzte Bahn durch Berlin und wich einem Bus. Was für ein

Schwachsinn. Verantwortlich war damals Verkehrssenator **Rolf Schwedler**, der den Spitznamen „Blaulichtsenator“ trug, weil er sich offenbar angetrunken in einen Funkwagen gesetzt haben soll. Weder in der Hauptstadt der DDR, noch in Leipzig, Wien oder Prag wäre jemand auf die Idee gekommen, die Straßenbahnen abzuschaffen und dafür Busse fahren zu lassen.

2023 übernahm nach 27 Jahren wieder die CDU das Verkehrsressort. Die Verkehrsrückwende hätte beginnen können. **Manja Schreiner** hat sich sehr darum bemüht, musste aber schnell erkennen, dass sie gegen acht Verkehrsstadträte in den Bezirken nicht viel ausrichten kann. In Tempelhof-Schöneberg haben die Grünen erst gar keinen Hehl daraus gemacht, was sie politisch wollen. „Sie hat keine Verwaltungserfahrung, sondern ist von der Radfahrerlobby ADFC direkt ins Bezirksamt gewechselt. Sie will sich dafür einsetzen, dass graue Straßen begrünt werden. Sie hat den Auftrag (von wem?), in Parkzonen die Zahl der Autostellplätze um zehn Prozent zu verringern, und sie hält höhere Anwohnerparkgebühren für SUV für sinnvoll.“ **Saskia Ellenbeck** steht für einen neuen Typ verkehrspolitischer Akteure in Berlin. Verkehrsstadträtin zu sein: „Das bedeutet, dicke Bretter zu bohren.“ Quelle: Berliner Zeitung

Nicht dicke Bretter bohren, sondern Straßen aufzureißen und Fahrradbahnen anzulegen, ist das Geschäft der Stadträtin. Als Referenzstrecke empfehlen wir eine Fahrt über den Tempelhofer und Mariendorfer Damm von Alt-Tempelhof bis Alt-Mariendorf. Ab Alt-Mariendorf kann man sehen, wie es auch geht.



Manja Schreiner, Kai Wegner, Andreas Schwager (DHL) und Bürgermeister Frank Bewig am Spandauer Hafen.

Manja Schreiner ist, wie schon so viele andere Politikerinnen und Politiker über ihre Doktorarbeit gestrauchelt. In beachtlichen drei Tagen, vom Rücktritt Schreiners am Dienstag, bis zur Verkündung der Nachfolgerin am Freitag vergingen gerade mal 70 Stunden. Funfact am Rande: Am Freitag war die



Landespolitikpresse am Kraftwerk Mitte beim Festakt zur Übernahme des Fernwärmenetzes von Vattenfall an Berlin versammelt. Erst kurz nachdem alle die Heimreise in ihre Redaktionen angetreten hatten, meldete das Senatspresseamt, das VBB-Chefin **Ute Bonde** neue Verkehrsministerin werden soll. Bonde war im Wahlkampf Wegners erste Wahl als Verkehrsministerin. Als es dann allerdings so weit war, dass er sie hätte berufen können, hatte sie schon den Job beim VBB angetreten. Die Plagiatsvorwürfe gegen Schreiner wurden erst öffentlich, als sie schon Senatorin war.

Dass sich CDU und SPD positiv über die Personalie Bonde äußern, ist verständlich, das Statement des Grünen Fraktionsvorsitzenden **Werner Graf** ist zumindest beachtlich: *„Es ist gut, dass die Stelle der Verkehrsministerin schnell nachbesetzt wurde. Als Geschäftsführerin des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg ist Frau Bondes Expertise für die Stelle unbestreitbar und auch ihre Erfahrungen Mobilität über die Grenzen Berlins hinaus zu denken ist ein großer Vorteil. Sie muss jetzt zeigen, dass sie die vielen Baustellen ihrer Vorgängerin anpackt und den Verkehrswendestopp beendet, die Probleme der BVG angeht und die riesigen Einsparungen im Haus mit minimalen Schäden umsetzt. Statt Haushaltsmittel in Luftschlösser wie Flugdrohnen und Magnetschwebbahnen zu versenken, muss sie nun endlich in Verkehrssicherheit investieren und für ein Ende der BVG-Krise sorgen.“*

Schauen wir mal. Wenn es ihr gelänge, den Berliner ÖPNV auf Vorderfrau zu bringen, wäre schon viel gewonnen. Wer als Autofahrer dann doch mal Bus oder Bahn fahren muss, freut sich darauf, endlich wieder hinter seinem Lenkrad sitzen zu können. Vielleicht gelingt es der neuen Senatorin für einen Gleichklang aller Verkehrsteilnehmer zu sorgen.

Die Stolperfälle

Es ist einfach nicht zu begreifen, warum so viele nur einen Sinn in ihrem Leben sehen, wenn vor dem Namen das Dr.-Kürzel steht. Ist es wirklich so, dass man als Promovierter bessere Berufschancen hat? Eher einen Führungsposten in Industrie und Wirtschaft bekommt? Eher in einer Partei nominiert wird? Bei medizinischen Berufen oder in Forschung und Wissenschaft mag allein das Verfassen einer Dissertation ein besonderer Qualitätsfaktor sein. Ich habe einen wunderbaren Zahnarzt ohne Dokortitel und hatte eine großartige Hausärztin ohne Dr. am Türschild, und lebe immer noch.

Ein Journalist sprach den früheren Bundeskanzler mit „*Herr Kohl!*“ an, der harsch mit „*Dr. Kohl, bitte.*“, reagierte. Ich habe mehrere Politiker kennengelernt, die nicht während ihres Studiums als krönenden Abschluss eine Doktorarbeit verfassten, sondern erst im gesetzten Alter. Warum? Wozu?

In den letzten Jahren hat sich eine neue Berufsgruppe gebildet. Leute, die nichts Besseres zu tun haben, als Dissertationen auf mögliche Plagiate oder fehlende Quellenangaben zu untersuchen. Immer wieder sind sie fündig geworden. Vor allem haben sie Politiker im Fokus. Die Untersuchungsergebnisse werden an die Medien durchgestochen und die Reaktionen der Politiker sind immer die gleichen, wie aus einer Anleitung abgelesen, *„nach bestem Wissen und Gewissen gearbeitet“*, *„keiner Schuld bewusst“* und *„nicht vorsätzlich betrogen zu haben.“*

Der Club der Ex-Doktoranten liest sich wie ein Who-is-Who der Politik: **Bijan Djir-Sarai**, Generalsekretär der FDP, **Franziska Giffey** (SPD), als Bundesjugendministerin zurückgetreten, später Regierende Bürgermeisterin, heute Wirtschaftsministerin, **Florian Graf** (CDU), heute Chef der Senatskanzlei Berlin, **Karl-Theodor zu Guttenberg**, zurückgetreten als Verteidigungsminister, hat 2018 als einer der wenigen eine neue, unbeanstandete Doktorarbeit verfasst, **Silvana Koch-Mehrin** (FDP), zurückgetreten als Vize-Präsidentin des EU-Parlaments, **Annette Schavan** (CDU), zurückgetreten als Bundesbildungsministerin, später Botschafterin beim *„Heiligen Stuhl“*, und **Frank Steffel** (CDU), heute Präsident des Sportvereins Fuchse Berlin Reinickendorf. Wikipedia
*„Der Fakultätsrat der Juristischen Fakultät hat nach intensiver Prüfung der Dissertation von Frau **Manja Schreiner** den Beschluss gefasst, den im Jahre 2007 verliehenen Dokortitel wieder zu entziehen.“*

Quelle: Universität Rostock

Werden Dissertationen denn nicht *„intensiv“* geprüft, bevor der Dokortitel verliehen wird? Bedarf es Entzündungsplattformen, um Plagiate zu entdecken? Welchen Job schwänzen die Universitäten eigentlich? Zitate und Bezugnahmen sind in Dissertationen ausdrücklich erlaubt. Warum kennzeichnet man diese nicht entsprechend?

Der Eindruck lässt sich nicht vom Tisch wischen, dass hier schludrig gearbeitet wird, von den Doktoranten, den so genannten Doktorvätern und vor allem den Universitäten.

Ed Koch