



Blickt man von hier künftig auf eine verkehrsberuhigte Hauptverkehrsader?

STAUVERDÄCHTIG

Was plant Rot-Rot-Grün verkehrspolitisch? Der aktuelle Koalitionsvertrag sieht diverse Einschränkungen im Autoverkehr vor.

Wahlkampfaußagen und das, was davon umgesetzt wird, sind oft zwei Dinge mit erstaunlich geringer Schnittmenge. Man denke etwa an 2005, als Angela Merkel ankündigte, den Mehrwertsteuersatz auf 18 Prozent zu erhöhen, und Franz Müntefering versprach, sie bliebe bei 16 Prozent. Auch im neuen Berliner Koalitionsvertrag muss man nicht lange suchen, um Widersprüche zu früheren Äußerungen zu finden. So wollten Grüne und Linke beispielsweise am künftigen Flughafen – ich prophezeie einmal kühn, dass die jüngeren Leser ihn noch erleben werden – ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr wie einst in Tegel.



Im neuen Vertrag stehen keine konkreten Uhrzeiten, doch ist bereits eine Nachtruhe von 23.30 bis 5.30 Uhr im Gespräch. Der nächtliche Flugverkehr soll durch höhere Gebühren für die Fluggesellschaften etwas ausgedünnt werden, und im Koalitionsvertrag ist die Rede von der „Umsetzung des Schallschutzprogramms unter Ausnutzung aller Handlungsspielräume zugunsten der Betroffenen.“ Deutlich konkreter liest sich diese Aussage: „Die Koalition lehnt eine dritte Start- und Landebahn ab.“ Es gibt ja unabhängig davon die Theorie, mit einer Verkürzung der BER-Startbahnen lasse sich die vertragliche Verpflichtung zur Schließung des äußerst beliebten Flughafens Tegel unterlaufen. Das zu versuchen, wäre eine Chance, dem Wunsch der Mehrheit nachzukommen. War das nicht sogar mal der Grundgedanke der Demokratie?

Natürlich besteht die politische Linie jeder Koalition aus Kompromissen. Wenn die SPD die A100 weiterbauen möchte, Grüne und Linke aber dagegen sind, dann muss in den Koalitionsverhandlungen ein Deal gemacht werden: Wenn ihr auf eurer teuren Autobahn besteht, dann bekommen wir dafür überall zwei Meter breite Fahrradspuren – und wir wollen noch mehr Tempo-30-Abschnitte auf Hauptstraßen und ein Verbot für Privatautos Unter den Linden. Gut, die Fahrradspuren entsprechen klar dem veränderten Bedarf und sind eine Notwendigkeit. Können Autofahrer

also froh sein, dass die Verlängerung der A100 bis Lichtenberg zu schwarz-roten Zeiten auf den Weg gebracht wurde?



„Für eine [...] bessere Erreichbarkeit der Gewerbegebiete im östlichen Stadtraum gibt es zur Verlängerung der A100 keine bessere Alternative.“ Das betrifft den 16. Bauabschnitt von Neukölln nach Alt-Treptow. „Die Planungen für den 17. Bauabschnitt werden über den Bundesverkehrswegeplan gesichert.“ Leider sind diese zwei Zitate aus dem Koalitionsvertrag von 2011. Im aktuellen Vertrag heißt es im Widerspruch dazu: „Die Koalition wird in dieser Legislaturperiode keinerlei Planungsvorbereitungen bzw. Planungen für den 17. Bauabschnitt durchführen.“ Anders formuliert: Wir haben uns mal eben umentschieden und wollen die A100 jetzt doch nicht nach Lichtenberg weiterbauen. Mit der CDU wollte man, mit Linken und Grünen nicht. Eine stringente Linie vermisste ich da ehrlich gesagt.

Prompt schaltete sich das Bundesverkehrsministerium ein: Der nachgewiesene Nutzen der Autobahnverlängerung sei nur bei Umsetzung beider Bauabschnitte bis nach Lichtenberg sichergestellt. Sie bilden ein Gesamtprojekt. Das Land Berlin sei daher an die Vereinbarung zur Umsetzung gebunden.



Eine Textänderung ist auch beim Lückenschluss der Tangentialverbindung Ost (TVO) zu verzeichnen, deren Mittelabschnitt von der Spindlersfelder Straße in Oberschöneweide zur Märkischen Allee in Biesdorf noch fehlt. Die 1969 begonnene Planung ist in den letzten

zwei Jahren weit vorangeschritten. Im Koalitionsvertrag von 2011 war vom „vierspürigen Weiterbau“ und einer „schnellen Realisierung“ die Rede. Nun ist eine „Stadtstraße mit einem parallelen Radschnellweg“ nebst einer „Nahverkehrstangente“ geplant. Der Radweg und der Ausbau des Schienennetzes entsprechen klar einer nachhaltigen Verkehrsplanung, bei der der Verkehr nicht

nur auf der Straße, sondern auf allen Trassen fließt. Doch die Anzahl der Fahrspuren, die nun nicht mehr erwähnt wird, dürfte still und leise von sinnvollen vier auf stauverdächtige zwei sinken.

Bei der S- und U-Bahn sind aufgrund der hohen Kosten vorerst keine Netzerweiterungen geplant. Die im Bau befindlichen Abschnitte – Lückenschluss der U5 (Alexanderplatz – Brandenburger Tor) und der S21 (Hauptbahnhof – Nordring) – sollen zügig fertiggestellt werden. Die Deutsche Bahn AG wird aufgefordert, Qualität und Sicherheit bei der gesamten S-Bahn zu verbessern. Durch Veränderung der Wettbewerbsbedingungen soll es Mitbewerbern erleichtert werden, der DB Konkurrenz zu machen.



Am Bahnhof Zoo sollen irgendwann die Fernzüge wieder halten. Der Linienverkehr auf der Straße soll durch Ampelschaltungen

beschleunigt werden – keine ganz neue Ankündigung.

Für das Taxigewerbe förderlich sind die Pläne für neue Straßenbahnlinien, denn sie entlasten die Straßen. Ein Straßenbahnzug ersetzt 25 bis 35 Pkw, und in Quartieren mit gutem ÖPNV-Anschluss wird auch mehr Taxi gefahren, da mehr Bewohner auf das eigene Auto verzichten. Das Papier von SPD, Linken und Grünen nennt konkrete Trassen. Bis 2020 sollen vier Straßenbahnstrecken eröffnet werden: die Anbindung des S- und Regionalbahnhofs Ostkreuz über die Sonntagstraße, die Verlängerung von der Invalidenstraße zum U-Bahnhof Turmstraße, die Strecke von Niederschöneweide durch den Groß-Berliner Damm zum WISTA Adlershof und die unmittelbare Anbindung des S-Bahnhofs Mahlsdorf. Umgehend in die Planung aufgenommen werden die Verlängerungen vom Alexanderplatz über Leipziger und Potsdamer Straße nach Steglitz, vom U-Bhf. Turmstraße zum Mierendorffplatz, von der Warschauer Brücke zum Hermannplatz, von der Rennbahnstraße zur Rothenbachstraße und von dort weiter zum Neubaugebiet am Blankenburger Pflasterweg. Mittelfristig sollen weitere folgen (z. B. Sonnenallee, Wittenbergplatz, Perleberger Straße, Stubenrauchstraße in Rudow).



Zu Busspuren enthält das Koalitionspapier zum Teil Aussagen mit Sprengkraft: „Die zeitliche Beschränkung der bestehenden Busspuren wird aufgehoben.“ Sämtliche Busspuren sollen rund um die Uhr gelten? Das hätte –

zusammen mit der geplanten flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings – eine massive Verdrängung des privaten Kraftverkehrs aus der Innenstadt zur Folge. „Neue Busspuren werden dort eingerichtet, wo die Busse im Stau stehen [...]“. Würde man diese Aussage ernst nehmen, müsste die Hauptstraße in Schöneberg eine zweite Busspur erhalten, zusätzlich zu der vorhandenen, die unter Billigung durch Polizei und Ordnungsamt den ganzen Tag zugeparkt ist. „Die Koalition wird mehr Umweltpuren mit einer Breite von 4,75 m einrichten.“ Das dürfte Konflikte lösen, da das Überholen von Radfahrern leichter wird. „Durch ein nachhaltiges Ahnden seitens der Polizei und der Ordnungsämter sollen die Busspuren konsequent von parkenden Autos freigehalten werden.“ Ach ja, besser spät als nie.

Es fehlt die Ahndung des beliebigen Haltens in zweiter Reihe (gerne auch direkt neben einer riesigen Parklücke), das mancherorts inzwischen kriminelle Ausmaße annimmt, was sich deutlich an der uneinsichtigen und oft aggressiven Reaktion bestimmter Autofahrer zeigt, wenn sie auf die Existenz von Regeln aufmerksam gemacht werden.

Eine weitere Entlastung des Straßenverkehrs wollen die Koalitionäre mit ihrem „Citylogistikkonzept“ erreichen. Lieferwagen sollen auf der „letzten Meile“ zum Teil durch Lasten-



fahrräder ersetzt werden, Lkw zum Teil durch Frachtschiffe und Güterzüge. „Gigaliner“ (Lang-Lkw) sollen in Berlin nicht zugelassen werden. Durchreiseverkehr, der gerne mal durch Berlin abkürzt, soll besser um das Stadtgebiet herumgeleitet werden, etwa über die A10.



Die „Kanzleramts-Umfahrung“ von Alt-Moabit zur Paul-Löbe-Allee soll „vereinbarungsgemäß zurückgebaut“ werden. Die Schönhauser Allee soll ungefährlicher werden: Mindestens auf dem Abschnitt um den S-Bahnhof soll die westliche Fahrbahn für den Kraft-

verkehr in beide Richtungen je einen Fahrstreifen erhalten, während die östliche Seite Fußgängern und Radfahrern vorbehalten bleibt. Eine sinnvolle Trennung: Wer in der Schönhauser zu Fuß oder auf dem Fahrrad unterwegs ist, weiß, welch katastrophales Gedränge vor dem S-Bahn-Zugang tagsüber herrscht.



Unter den Linden wird keine Fußgängerzone, sondern: „Das Umfeld des Humboldtforums wird verkehrsberuhigt und der Straßenraum bis zum Brandenburger Tor fußgängerfreundlich umgestaltet. Dabei wird der motorisierte Individualverkehr unterbunden zugunsten des Umweltverbundes.“ Mit anderen Worten werden dort außer Fußgängern weiterhin Taxen und ein paar Busse unterwegs sein, nur eben keine Privatfahrzeuge mehr. Wohin diese aus-

weichen sollen, darüber schweigen die Verfasser. Schließlich sind leistungsfähige Ost-West-Verbindungen in Berlin auch 26 Jahre nach der Wiedervereinigung noch immer Mangelware. ■ ar