

22.12.2005

## Verkehr/Rundfahrt

### Presserundfahrt zu Beispielen verfehlter Verkehrspolitik

#### ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger werden im Ostteil vernachlässigt

In der Verkehrspolitik führt Rot-Rot die negative Tradition der Großen Koalition fort:

**Barrierefreiheit** ist auf den meisten S- und U-Bahnhöfen, auf den wichtigsten Umsteigebahnhöfen (Ostkreuz, Landsberger Allee, Frankfurter Allee) und sogar auf dem Fernbahnhof Lichtenberg nach wie vor ein Fremdwort. **Aufzüge** gibt es nur in Ausnahmefällen.

Die Belange der **Radfahrer** spielen bei großen Baumaßnahmen keine Rolle.

Gelder, die zur **Sanierung der Bahn-Infrastruktur** zur Verfügung standen, wurden nicht ausgegeben. Selbst der zügige Ausbau der Straßenbahn wurde in zwei Fällen dem Straßenausbau geopfert.

Die **Abstimmung der Fahrpläne** zwischen BVG und S-Bahn funktioniert nicht gut. Nicht einmal U-Bahn und Nachtbusse sind aufeinander abgestimmt.

Von den Kürzungen im **Ergänzungsnetz der Metro-Linien** sind besonders die östlichen Außenbezirke der Stadt betroffen. Hier gab es auch keine Nachbesserungen wie andernorts.

Keine Probleme gab es dafür beim **Ausbau der Straßen**.

Unsere Beispiele aus dem ÖPNV, die auf der Presserundfahrt gezeigt werden:

1. **Lehrter Bahnhof – Invalidenstraße:** Die Straßenbahn-Verbindung zwischen Nordbahnhof und Lehrter Bahnhof wurde auf 2009 verschoben, damit gleichzeitig die Straße verbreitert und der Innenstadtring geschlossen werden kann.
2. **Nachtverkehr am S/U-Bahnhof Pankow:** Die BVG plant eine Minute ein zum Umsteigen zwischen U-Bahn zum Nachtbus. Nur wer rennt hat eine Chance, in dieser Zeit zwei Straßen und eine Treppe zu überwinden.

3. **Radfahrer am S-Bahnhof Blankenburg:** Die S-Bahnbrücke wurde während des Ausbaus der Stettiner Bahn komplett umgebaut. Aber die Unterführung wurde nicht verbreitert, weil der Berliner Senat dies nicht bestellt hat. Damit haben Radfahrer auf der vielbefahrenen Strecke zwischen B2 und B96 nach wie vor keine Chance auf einen sicheren Fahrradverkehr. Sie sind darauf angewiesen, dass Autofahrer sich ihrem Tempo anpassen. Der Anteil der Radfahrer ist in den Außenbezirken wegen der längeren Wege besonders hoch.
4. **S-Bahnbrücke am Karower Kreuz:** Auch hier wird die Brücke für die Stettiner Bahn nicht wie geplant verbreitert, damit sie für den künftigen Kreuzungsbahnhof geeignet ist. Die AnwohnerInnen waren mit ihren Klagen vor Gericht gegen den mangelnden Lärmschutz erfolgreich. Anstatt Lärmschutz zu bauen, verzichtet die Bahn nun auf den Ausbau der Strecke. Dadurch entfallen 0,9 Mio. Euro Bundesmittel.
5. **Unterführung S-Bahnhof Karow:** gleiche Situation wie am S-Bahnhof Blankenburg. Der Senat plant eine Verbindungsstraße von der B2 zur A114, hat aber die durch das erhöhte Verkehrsaufkommen notwendige Verbreiterung der Brücke im Zuge des Ausbaus der Stettiner Bahn nicht veranlasst. Vor allem Radfahrer und Fußgänger werden gefährdet sein.
6. **Kein S-Bahnhof Buch Süd:** Der Bahnhof zur Erschließung von Karow Nord wird nicht gebaut. Es verfallen 10,2 Mio. Euro Bundesmittel zum Ausbau des Schienennetzes. Der deshalb schon 1998 vom Bezirk beantragte nördliche Bahnzugang zum S-Bahnhof Karow wurde jahrelang durch den Senat blockiert. Inzwischen gibt es sogar einen Koalitionsantrag - aber immer noch keinen Zugang.
7. **Kollateralschaden am Pasedagplatz:** Auf den nördlichen Teil des Bezirks Weißensee wirkt sich das neue Metronetz nachteilig aus. Durch die veränderte Trassenführung müssen die AnwohnerInnen an der stark befahrenen Kreuzung am Pasedagplatz zwei Fahrbahnen überqueren, um die Anschlussbahn zum Alex zu erreichen. Die Fahrtzeit wird dadurch bis zu doppelt so lang.
8. **Abgeschnitten vom S-Bahnhof Hohenschönhausen:** Das Tierheim Falkenberg und das Barnim-Gymnasium nehmen ebenfalls Schaden vom Metronetz. Es besteht keine direkte Verbindung mehr zum S-Bahnhof Hohenschönhausen, dem wichtigsten Einzugsgebiet der Schule und dem direkten Anschluss an die Stadt.
9. **Blockierte Mittel für S-Bahnbrücke Karlshorst:** Seit 15 Jahren wird die Grundsanie rung und Verbreiterung der Brücke verschoben. Denn der Senat hat sämtliche Bundesmittel für die Grundsanie rung der S-Bahn gebunkert, um den Lichtenrader Tunnel für die Dresdener Bahn zu bauen. Blockiert sind damit ebenfalls Sanierungsmaßnahmen an den S-Bahnhöfen Baumschulenweg, Adlershof und Schöneweide. Ein Teil des Geldes ist schon jetzt verfallen. 30 Mio. Euro sollen für die Anbindung des BBI verwendet werden.
10. **Sackgasse Fernbahnhof Lichtenberg:** Die 700.000 Einwohnern in den östlichen Bezirken der Stadt sind bis auf die Verbindung nach Osten vom Fernbahnnetz abgeschnitten. Die Streckenanbindung zum Ostbahnhof scheitert daran, dass der Umbau vom S-Bahnhof Ostkreuz verschleppt wird, in dessen Rahmen erst neue Schienen gelegt werden können. 15 Mio. Euro Bundesmittel liegen bereit und werden nicht abgerufen. Der Fernbahnhof hat außerdem keine Aufzüge.

11. **Kein Aufzug am S/U-Bahnhof Frankfurter Allee:** Einer der wichtigsten Umsteigebahnhöfe im Osten hat noch immer keinen Aufzug. Das gilt auch für den S-Bahnhof Landsberger Allee und viele andere S-Bahnhöfe. Die gleiche Situation besteht für fast alle U-Bahnhöfe der U5.
12. **Ostkreuz gleich Rostkreuz:** Der überfällige Umbau des wichtigsten östlichen Kreuzungsbahnhofes wird immer wieder verschoben. Der Senat veränderte u.a. die Planungen, um sich die Option für einen Autobahntunnel unter dem Bahnhof offen zu halten. 4 Mio. Euro Bundesmittel liegen bereit und werden nicht abgerufen.
13. **WM-Chaos am Alexanderplatz:** Die Straßenbahnplanung für Alex II wurde in die Zeit der Fußball-WM verschoben, weil die Sanierung des Grunertunnels – der eigentlich abgerissen werden sollte – vorgezogen wurde. In der Leipziger Straße liegen Straßenbahngleise, ohne dass die Trasse zum Potsdamer Platz geführt wird. Folge ist ein Image- und ein finanzieller Schaden für das Land Berlin.
14. **Leipziger Straße - Fischerinsel:** Mit dem Wegfall der Buslinie 147 besteht keine Verbindung mehr zwischen dem Wohngebiet und der sozialen bzw. medizinischen Infrastruktur. Dies ist ein weiterer Kollateralschaden des Metronetzes.

**Claudia Hämmerling, MdA**