



# PRESSEDIENST

Niederkirchnerstraße 5  
D-10111 Berlin  
Fon (030) 23 25 24 50/51  
Fax (030) 23 25 24 09

pressestelle@gruene-fraktion-berlin.de  
[www.gruene-fraktion-berlin.de](http://www.gruene-fraktion-berlin.de)

## Datum

22.07.2009

## Nummer

## Thema

Verkehr/Pressegespräch

## Redaktion

-sch-

**Claudia Hämmerling**, verkehrspolitische Sprecherin und **Franziska Eichstädt-Bohlig**, Fraktionsvorsitzende, erklären:

## Rot-Rot macht Verkehrspolitik gegen den Trend und die Mehrheit der BerlinerInnen

Vom derzeitigen S-Bahnchaos über die fehlende Bahnanbindung BBI, die protestierenden Taxifahrer, den vernachlässigten Öffentlichen Nahverkehr und einer Autobahnpolitik aus dem letzten Jahrhundert – Senatorin Junge-Reyer geht in den Urlaub und hinterlässt eine mangelhafte Zwischenbilanz.

Nicht nur das S-Bahnchaos beweist das geringe Engagement von Rot-Rot für den Umweltverbund und den ÖPNV. Aufmerksamkeit, Geld und Planungskapazitäten von Rot-Rot konzentrieren sich ganz auf den Autoverkehr, obwohl über zwei Drittel der BerlinerInnen autofrei leben und die zurückgelegten Wege per Rad, U-Bahn und Co. zunehmen. Längst haben uns andere europäische Großstädte wie Paris, Wien und Madrid beim sogenannten „Moral Split“ überholt. Das bedeutet, dass dort der Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen steigt – im Gegensatz zu Berlin. Ein Beispiel für die Verkehrspolitik gegen den Trend: Während die Autobahn zum BBI längst gebaut ist, steht eine direkte Bahnverbindung dahin noch in den Sternen. Der Umweltverbund wird vom Senat vernachlässigt. Er bekommt weniger Geld und weniger Engagement. Die Investitionsmillionen von Land, Bund und EU hat der Senat vor allem in die Erweiterung des Straßennetzes gesteckt.

### 1. Rot-Rote Priorität: Straßen- und Autobahnneubau

- **Die Straßenbaupolitik von Rot-Rot stammt aus den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts.** Es werden neue Straßen und Autobahnen gebaut bzw. ausgebaut, während für die Instandhaltung der bestehenden Straßennetzes das Geld fehlt (Beispiele für Neu- und Ausbauten: Neubau Tangentialverbindung Ost, Süd-Ostverbindung, A100, A113, Invalidenstraße, Französische Straße, Ausbau B96).

- **Technisch folgt der Straßenneu- und Ausbau dem Leitbild des letzten Jahrhunderts.** Linksabbiegespuren und Kreisverkehre werden nicht gebaut (jüngstes Beispiel: B 96 Kirchhainer Damm, Ablehnung Kreisverkehr in Buch). Statt dessen wird der Linksabbiegeverkehr beispielsweise über Umwege durch das Wohngebiet geleitet. So entstehen zusätzliche Wege und Belästigungen der AnwohnerInnen. Obwohl Kreisverkehre Verkehrsstaus auflösen und Ampelanlagen ersetzen und mit Zebrastreifen auch für FußgängerInnen sicher sind, werden sie in Berlin abgelehnt.
- **Für den Weiterbau der A100 gibt es schlicht keine Notwendigkeit.** Zunächst wurde sie ohne Verkehrsprognose geplant – jetzt liegt die Prognose vor und konstatiert einen Rückgang des Berliner Autoverkehrs um 14 Prozent! Wenn die A100 bis Treptow weiter gebaut wird, gibt es an der Elsenbrücke täglich einen Megastau. Täglich würden 60.000 Fahrzeuge zusätzlich dort ankommen, von deren Lärm und Emissionen die AnwohnerInnen geplagt sein werden.
- **Um die A100 zu begünden präsentiert die Verkehrssenatorin nur ausgewählte Zahlen über die Entlastungen einzelner Straßen.** Doch dass der Autoverkehr am Sterndamm in Johannisthal um 65 Prozent von 8.200 auf 13.500 Kfz/24h zugenommen hat und sich der LKW-Verkehr dort verdoppelt hat, verschweigt sie. Die Entlastungseffekte für die AnwohnerInnen der angrenzenden Viertel durch neue Straßen treten nur ein, wenn gleichzeitig Straßen zurückgebaut werden. Doch die Millionen, die hierfür erforderlich sind, stehen nicht zur Verfügung. Es sei denn, man spart beim ÖPNV oder in anderen Ressorts wie z.B. bei der Bildung.

## 2. Nur zweitrangig? S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus

- Ausgerechnet vor dem Hintergrund des S-Bahnchaos denkt die BVG laut über **Streckenstilllegungen der U3 und U4** nach. Dabei könnte die U3 zu einem Erfolgsmodell werden, wenn endlich die fehlende Weiche am Nollendorfplatz eingebaut würde. So wäre endlich die Verlängerung der Strecke von Schöneberg zur Warschauer Straße möglich und damit eine weitere direkte Ost-West-U-Bahnlinie. Die Fahrgastzahlen der U2 beweisen, dass es sich lohnt.
- Die **Investitionen in neue Straßenbahnprojekte** werden systematisch verschleppt. Ein Antrag von Bündnis 90/Die Grünen hat bewirkt, dass die Planfeststellung für die Straßenbahn nach Adlershof nicht rechtsunwirksam wurde, weil der Senat den Baubeginn versäumt hat.
- Der Lückenschluss der **Tram zwischen Hauptbahnhof und Nordbahnhof** auf der Invalidenstraße kommt nicht voran, weil der Senat seit Jahren erfolglos versucht, gleichzeitig den vierspurigen Straßenausbau zu realisieren, der das Projekt rechtlich angreifbar macht. Obwohl ein Gutachten nachweist, dass die Verlängerung der Straßenbahn zwischen Rosenthal und Märkischem Viertel die wirtschaftlichste ÖPNV-Variante darstellt, wird sie nicht gebaut.
- Trotz zweistelliger Millioneninvestitionen in **Ampelvorrangschaltungen** ist die Durchschnittsgeschwindigkeit für **Bus und Tram** gesunken. Die Verkehrslenkung

Berlin verschleppt die Umsetzung der Vorrangschaltungen und setzt Vorrangschaltungen außer Kraft. Nutznießer ist dabei immer der Autoverkehr. Busspuren sind zugeparkt und werden nicht regelmäßig kontrolliert. Das macht den Bus- und Straßenbahnverkehr langsam und teuer. Gut funktionierende Umsteigeknoten und die Busspur am S-Bahnhof Treptower Park will der Senat durch die A100 zerstören.

- **Die Bahnanbindung von BBI ist für den Senat nachrangig.** Die Autobahn ist bereits seit einem Jahr in Betrieb. Obwohl 636 Millionen Euro in den BBI-Bahnhof und die dazugehörigen Gleise investiert werden, wird die Bahnanbindung zur BBI-Eröffnung nicht besser sein als vorher. Das geplante BBI-Shuttle wird nicht fertig, statt dessen fahren Regionalzüge über den Umweg der Anhalter Bahn zum Flughafen. Mit der S-Bahn ist Umsteigen angesagt und zusätzlich ein 8 km langer Umweg über das Klärwerk Waßmansdorf.
- Im **S-Bahnchaos** nutzen weder der Regierende Bürgermeister Wowereit noch die Verkehrssenatorin Junge-Reyer das wirksamste Druckmittel gegen die S-Bahn: Die schnellstmögliche Neuverhandlung des Vertrages. Doch statt sich gegen eine Bahnprivatisierung und für einen neuen S-Bahnvertrag zu engagieren, fliehen Wowereit und Junge-Reyer vor dem Bahnchaos in den Urlaub. So wird Berlin noch bis 2017 jährlich 232 Millionen Euro für den S-Bahnverkehr ausgeben, ohne Einfluss die Qualität und Leistung des S-Bahnverkehrs nehmen zu können. Und ausgerechnet an dem Tag, als das Eisenbahnbundesamt die Stilllegung von 75 Prozent der S-Bahnzüge bekannt gab, hat die Verkehrssenatorin ihren Autobahnneubau schöneredet.

### 3. Taxi

- **Auch im Berliner Taxiverkehr sorgt der Senat für Ärger** – eigentlich ohne Not. Denn die umstrittene Tarifierhöhung in Verbindung mit Qualitätskontrollen der Taxen am Flughafen Tegel war nicht von der Flughafengesellschaft, sondern vom Senat gegen eine Vereinbarung von Flughafengesellschaft und Taxiunternehmen vom Senat durchgesetzt worden.

### 4. Radverkehr

- **Der Radverkehr macht in Teilen der Stadt mittlerweile 20 Prozent des Verkehrsaufkommens aus – mit steigender Tendenz.** Trotzdem wird der Radverkehr nicht ausreichend gefördert. Bei Straßenneubauten werden noch immer gemischte Rad- und Gehwege gebaut, bzw. wird auf eigene Radspuren verzichtet (Beispiele: B96 Kirchhainer Damm, Baustelle Stresemannstraße vor dem Umweltministerium). So nimmt der Senat in Kauf, dass Radfahrer bei Unfällen verletzt werden, weil sie von rechtsabbiegenden Fahrzeugen schlecht wahrgenommen werden können. An Baustellen wird der Radverkehr nicht als eigenständiger Verkehr berücksichtigt. Hier wird oft eine hoch brisante Verkehrsführung für Radfahrer und Fußgänger geschaffen.

## 5. Zu Fuß

- **FußgängerInnen werden in Berlin stiefmütterlich behandelt.** Darüber können auch die neuen Zebrastreifen und Fußwegnetze durch die Stadt nicht hinwegtäuschen. Ein Paradebeispiel ist der Zugang zum Hauptbahnhof, er ist wie viele andere Orte fußgängerfeindlich. Eine Ampelphase reicht nicht zum Überqueren einer der Fahrspuren. Das ist besonders gefährlich, wenn die Zeit knapp ist und Zug oder Bus gleich abfahren. Der Radverkehr wird auf dem Radweg direkt entlang des Haltebereichs der Busse geführt.