



# WENIGER PLATZ FÜR AUTOS

Voraussichtlich noch 2021 wird die neue Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz und Verbraucherschutz ihre Arbeit aufnehmen. Welche verkehrspolitischen Projekte stehen der Hauptstadt bevor?

**N**eue Legislaturperiode, alte Koalitionspartner: Das Papier „Zukunftshauptstadt Berlin“, das SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke am 29. November im Abgeordnetenhaus vorgelegt haben, stellt den Klimaschutz „als Querschnittsthema in allen Politikbereichen und zum Ziel der Klimaneutralität Berlins“ in den Fokus. „Die Koalition wird versuchen, die Klimaneutralität schneller als gesetzlich vorgegeben zu erreichen“, heißt es im Kapitel „Klima und Energie“. Das bedeutet in erster Linie: Ausbau des Linienverkehrs, Erweiterung des Busspur- und des Radwegenetzes, Verstärkung von Pop-up-Radwegen, Einführung von Radschnellwegen und weitere Erschwernisse für den Autoverkehr.

Im Kapitel „Stadtentwicklung, Bauen, Mieten“ heißt es: „Für die Friedrichstraße wird das Konzept der Verkehrsberuhigung und Aufwertung des öffentlichen Raums gemeinsam mit den Anlieger\*innen überprüft und weiterentwickelt, die Aufenthaltsqualität verbessert und die kommerzielle Nutzung des öffentlichen Straßenlandes gesteuert.“ Da die Sperrung der Friedrichstraße für den Kfz-Verkehr auf dem Abschnitt Französische Straße – Leipziger Straße laut Presseberichten zu Umsatzeinbußen in den betroffenen Läden geführt hat und auf mehr Ablehnung als Zustimmung stößt, darf man gespannt auf das Ergebnis der Überprüfung sein.

Im selben Kapitel ist von einem „schrittweisen Rückbau der A 103 und A 104“ die Rede. Die A 103 ist der südlichste der drei verwirklichten Stummel der Westtangente,

einer seit den 1960er-Jahren geplanten leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung. Sie verläuft von der Schloßstraße in Steglitz nach Schöneberg zum Sachsendam, wo seit Inbetriebnahme ein Autobahnkreuz-Fragment als Anschlussstelle untergenutzt liegt. Der bislang tote nördliche Stumpf könnte zumindest noch – drei Nummern kleiner als vorgesehen – statt als Autobahnfortsetzung als Zufahrt zum EUREF-Campus dienen und dorthin zurückgebaut und fortgesetzt werden, das würde dem Titel des Papiers nicht widersprechen. Wie und in welchem Umfang der Rückbau der A 103 erfolgen soll, wird noch diskutiert.

## «Die Koalition wird alle rechtlichen Möglichkeiten zur Ausweitung von Tempo 30 nutzen.»

*aus dem Koalitionsvertrag*

Die frühere A 104 ist der „Schmargendorfer Ast“ der A 100, die südliche Verlängerung der Konstanzer Straße mit dem „Schlangenbader Tunnel“ und der Autobahnbrücke Breitenbachplatz bis zur Schildhornstraße. Diese Autobahn kommt noch einmal im Mobilitätsabschnitt zur Sprache: „Die Koalition wird den Rück- und Umbau überdimensionierter Relikte der autozentrierten Stadt weiter vorantreiben, indem für Projekte wie den Rückbau der Breitenbachplatzbrücke / Tunnel Schlangenbader Straße mit konkreten Planungen begonnen wird und weitere Projekte, wie

beispielsweise der Umbau des Bundesplatzes, identifiziert und zur Umsetzung gebracht werden.“ Das klingt so, als wären beide Tunnel, sowohl der unter dem Bundesplatz als auch die „Schlange“, von Autofahrern als zeitsparende Verbindungen geschätzt, demnächst Geschichte.

Die denkmalgeschützte Autobahnüberbauung an der Schlangenbader Straße aus den 1970er-Jahren ist ein weltweit beachtetes und architektonisch einmaliges Bauwerk. Unter den Fahrbahnen liegt das Anwohner-Parkhaus, neben und über den Fahrbahnen sind relativ modern geschnittene Wohnungen, in denen von der Autobahn nichts zu hören ist. Einzig der geplante Abbau der Brücke über dem Breitenbachplatz hat wegen ihrer ästhetischen Beeinträchtigung des Stadtbildes eine relativ hohe Zustimmung.

Weiterhin schlecht steht es auch für die A 100. Eine zügige Umsetzung des 17. Bauabschnitts von Alt-Treptow nach Lichtenberg könnte höchstens aus dem Bundesverkehrsministerium durchgesetzt werden, denn im Berliner Koalitionsvertrag ist sie weiterhin nicht vorgesehen. Immerhin wird der im Bau befindliche Teil bis Alt-Treptow entgegen grünen Wahlkampforderungen fertiggestellt. Damit nehmen die Koalitionspartner dauerhaftes Verkehrschaos in Alt-Treptow, das unbestritten zu erwarten ist, in Kauf.

Es sind aber nicht ausschließlich Stillstand und Rückbauten geplant. So will der Senat sich dafür einsetzen, dass die jetzige Halb-Anschlussstelle Bucher Straße an der A 114 zur Vollanschlussstelle ausgebaut

wird, um die in Pankow geplanten Großsiedlungen anzuschließen. „Die Tangentialverbindung Ost (TVO) wird inklusive Rad- und Schieneninfrastruktur gebaut und das Planfeststellungsverfahren für die Straßen-TVO mit begleitendem Radweg im Jahr 2022 eröffnet.“ Die Straße selbst wird frühestens Ende der 2020er-Jahre fertig. Mit diesem seit den 1970er-Jahren geplanten Lückenschluss zwischen Spindlersfelder Straße und Märkischer Allee wird der Berliner Nordosten besser an den Flughafen angebunden und die Köpenicker Straße in Biesdorf entlastet.

Weitere Themen im Koalitionsvertrag betreffen das Taxigewerbe direkt oder indirekt:

Eine City-Maut, wie die Grünen sie gefordert hatten, SPD und Linke aber ablehnen, wird vorerst nicht eingeführt. Zur Ergänzung der Finanzierung des ÖPNV-Ausbaus werden unter anderem der Preis für Anwohner-Parkvignetten auf 120 Euro im Jahr erhöht und auch die Kurzzeitparkgebühren erhöht, aber: „Unbürokratische Ausnahmen für Schichtarbeit und den Wirtschaftsverkehr werden wir prüfen.“ Bedeutet dies, dass Taxibetriebe in der

Innenstadt weiterhin ihre Autos an der Firma parken können?

Zudem ist die Rede von Parklets, verkehrsberuhigten Kiezen, fußverkehrsfreundlichen Nebenstraßen, Kiezblocks, Klimastraßen, Pocket Parks und neuen Gehwegen. Es sollen Maßnahmen zur Entsiegelung gefördert, Modellprojekte mit dem Ziel der Umweltgerechtigkeit initiiert und temporäre Spielstraßen weiter gefördert werden. Verbrenner sollen aus der Innenstadt, später aus dem ganzen Stadtgebiet verdrängt werden. Das Wort Diesel kommt im gesamten Text nur ein einziges Mal vor: Im Zusammenhang mit Schiffen.

Die Anzahl der festen Blitzer soll stark erhöht werden. Eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll umgesetzt werden. Die Polizei soll mehr Personal erhalten und künftig auch auf dem Fahrrad stärker präsent sein. Ob die seit Jahren zugewanderten Busspuren, z. B. in der Hauptstraße in Schöneberg, künftig wieder ihrem vorgesehenen Zweck dienen können? „Die Koalition wird den Vergabe- und Landesmindestlohn im ersten Halbjahr 2022



Streitthema Friedrichstraße: Durch die Fahrradspuren sieht mancher die Aufenthaltsqualität nicht verbessert.

auf 13 Euro anheben und damit an das Niveau des Landes Brandenburg angleichen. Die Höhe soll jährlich überprüft und gegebenenfalls der allgemeinen Lohnentwicklung angepasst werden und gemeinsam vom Senat beschlossen werden.“ Das dürfte bei Förderprojekten wie Inklusion oder E-Mobilität eine Rolle spielen, bei denen der Senat die Bewilligung von Prämien an Bedingungen knüpft, etwa dass die begünstigten Betriebe ihren Mitarbeitern nicht nur den bundesweit geltenden, sondern eben den Berliner Mindestlohn bezahlen. ■ ar