

# Trend

*... neuer Zeitgeist*



## Inhalt

Seite 2 / 3

**Editorial**

**Der Weg ins Öko-Paradies**

Seite 4

**Feindbild Autofahrer**

Seite 5

**Ephraim Kishons**

**„Der Blaumilchkanal“**

**Sibel Schick**

Seite 6

**Jan Fleischhauer**

**vs. Frank Jansen**

Seite 7

**Filmbesprechung:**

**„Rambo 5“**

**Klimaretter Prof. Söderlund**

Seite 8

**Neuverteilung des**

**Straßenlandes**

**Grüne ohne Nachhaltigkeit**

头条号 / 爱均赢

# Homo Bicciclettus: Der bessere Mensch!

## Wild – nur für Dich!

Verehrter Leser, neue Religionen kommen meist mit großer Radikalität und Intoleranz daher. Das gilt auch für den Klimakult, dessen Leugnung mit sozialer Ausbürgerung bestraft wird. Die Ungläubigen sollen unter Verweis auf die drohenden Qualen der

Hölle für die neue Lehre gewonnen werden. Nur die Bekehrung verheißt Erlösung von dem drohenden Unheil. Der angeblich menschengemachte Klimawandel ist das angedrohte Übel. Die Abschaffung des Autos (stattdessen Fahrradfahren), die Wahl der grünen Partei und/oder eine Spende an Öko-NGOs führen zum Einzug ins Paradies.

Jenen gut besoldeten Oberstudienrä-

ten, die wohlwollend mit den Augen zwinkern, wenn ihre Schüler am Freitag den Unterricht schwänzen, ist es „wurscht“, ob die deutsche Industrie samt ihrer Arbeitsplätze „den Bach runtergeht“. Ihre Besoldung beziehungsweise Pension ist gesichert, so lange es in diesem Land noch Steuerpflichtige gibt, die ausgeplündert werden können.

Ihr Andreas Wild

## Fahrradfahren: Der Weg ins Öko-Paradies

Fahrradfahren ist ein wundervolles Freizeitvergnügen. Um den eigenen Körper in gutem Zustand zu halten, ist es genauso wie Schwimmen oder Joggen eine gute Sache. Als Massentransportmittel ist das Fahrrad jedoch ungeeignet.

Das Fahrrad als (Zwangs-)Alternative zum Auto ist Teil der Öko-Ideologie, die vor allem in Deutschland ihre Anhänger findet. Das Wesen einer Ideologie ist es nicht, die Lebenswirklichkeit zur Grundlage zu haben. Stattdessen versucht die Ideologie, die Lebenswirklichkeit ihren eingebildeten Zwangsvorstellungen anzupassen. Konsequenz zu Ende gedacht, müssen dann die Unbelehrbaren und Unwilligen umerzogen werden.

Wer heute längere Strecken mit dem Fahrrad zurücklegen oder seinen Wocheneinkauf im Supermarkt damit abwickeln will, kann dies gerne tun. Es gibt keine staatlichen Zwangsmaßnahmen, die ihn davon abhalten. Umgekehrt sind alle Versuche in der sogenannten Mobilitätswende krachend gescheitert. E-Autos

werden nur von Behörden oder dekadent-

ten Besserverdienenden, die nicht wissen, wohin mit ihrem Geld, angeschafft.

Immobilienprojekte eines autofreien Wohnens fanden in der Vergangenheit nur wenig Freunde. Nach der Online-Enzyklopädie Wikipedia gedeihen Ökodörfer vor allem im Senegal. Allerdings werden in den Wohnquartieren der neureichen Bionade-Bourgeoisie vermehrt Eltern beobachtet, die zur Klimarettung ihre Sprösslinge in ein Lastenfahrrad setzen und damit am normalen Straßenverkehr teilnehmen. Selbstverständlich steigt damit

das Risiko eines Verkehrsunfalles mit Personenschaden.

Weiß das die grüne Verkehrssenatorin Regine Günther? Ist es das, was sie anstrebt? Menschenopfer, die dem Klimagott dargeboten werden? Im China der „Kulturrevolution“ 1964-1976 versuchte das kommunistische Regime Mao Tse-tungs, die Mobilität im Reich der Mitte auf das Fahrrad umzustellen.

Im Reich Mao Tse-tungs war das Fahrrad das Fortbewegungsmittel, das aus der Not der Rückständigkeit heraus geboren worden war. Heute macht



**Mobilitätskomfort während der Kulturrevolution in Rotchina – bald Vorbild für die Berliner Verkehrspolitik unter der Verkehrsverhinderungssenatorin Regine Günther?**



breiten sich einige Radfahrer auf dem letzten, den Autofahrern vorbehaltenen Fahrstreifen aus. Sie unterliegen auch kaum einer Kontrolle. Die Zweiräder führen keine Kennzeichen und sind daher bei Verkehrsverstößen kaum dingfest zu machen. Eine Versicherungspflicht in Sachen Haftpflicht für den Fall, dass sie einen Verkehrsunfall verursachen, gibt es ebenfalls nicht.

Im Reich der Mitte wurden „Abweichter“ öffentlich an den Pranger gestellt. Dies geschieht auch schon heute auf subtile Weise in Deutschland und insbesondere in Berlin.

Die Organe der „Hauptstadt-  
presse“ gefallen sich darin, ihren Lesern auf penetrante Weise ein schlechtes Gewissen einzuschreiben, falls sie noch immer

nicht auf ihr Auto verzichtet haben. Derartige Belehrungen quittieren die Hauptstädter mit einer Verweigerungshaltung an der Kasse des Zeitungskiosks. Sie brauchen weder die B.Z. noch den Tagesspiegel als verkehrspolitischen Vormund.

AW

**Ein Muster für die Berliner Verkehrswende? Unbelehrbare „Volksfeinde“ werden während der Kulturrevolution in der Volksrepublik China den Massen vorgeführt.**

die Volksrepublik China als Industrienation den USA Konkurrenz.

Diejenigen, denen dort ein gesellschaftlicher Aufstieg gelungen ist, streben selbstverständlich nach einem individuellen Verkehrsmittel. Die Wohlhabenden dort kaufen sich vorzugsweise deutsche Autos der Marken BMW, Daimler oder Volkswagen. Greta Thunberg kommt dort allenfalls ins Kabinett der Kuriositäten. Und in Berlin? Dort fühlen sich Fahrradfahrer inzwischen als „bessere Menschen“. Sie beanspruchen für sich Sonderrechte.

Radfahrer profitieren von den rechtsfreien Räumen, die der Berliner rot-rot-grüne Senat ihnen einrichtet und nach Kräften großzügig erweitert. Da das Justizressort in Berlin ebenso in der Hand der Grünen liegt, erhoffen sich Fahrradrowdys, dass ihr Tun sanktionsfrei bleibt.

Immer häufiger ist in Ber-

lin folgende Situation zu beobachten: Eine Hauptverkehrsstraße ist mit einem tadellosen Radweg ausgestattet. Auf dem Fahrdamm hat Frau Günther zusätzlich einen Radweg aufmalen lassen.

Aber das reicht scheinbar noch lange nicht. In provozierender Weise



**Fahrradideologen bei einem Event in Berlin: Die Kinder werden vorgeschickt.**

## Feindbild Autofahrer – R2G gegen Wohlstand und Individualität



**Rückgrat der individuellen Massenmobilität: der Kleinwagen. Fällt er aus, dann ist dies ein Zeichen der Massenpauperisierung.**

Die Grünen pflegen seit Jahren ein Feindbild: den Autofahrer. Vor allem dann, wenn er einen Kraftwagen mit einem Dieselmotor betreibt. Merks Vorgänger Kohl und Schröder hatten keine Angst vor der Meinungsindustrie. Sprichwörtlich war Kohls Aussitzen von „Skandalen“. Das ist heute anders: Die politische Klasse kriecht vor dem Relotius-Magazin (Spiegel) dem Yüksel-Blatt (Welt) und dem gewesen Zentralorgan der SED (Neues Deutschland). Vollkommen zu Unrecht, denn die Vierteljahreszahlen der IVW bescheinigen der gesamten Mainstreampresse einen kontinuierlichen Sinkflug, was ihre verkaufte Auflage angeht.

In den Organen der Meinungsindustrie werden Autofahrer, die gegen die oft willkürlich erlassenen Geschwindigkeitsrestriktionen verstoßen, verbal als Raser kriminalisiert.

Die Autoindustrie ist einer der letzten Industriezweige in Deutschland, der im größeren Umfang Arbeitsplätze mit guten Gehältern bereitstellt. Knapp 800.000 Arbeitsplätze direkt

und noch einmal knapp 2 Millionen weitere in Zulieferbetrieben werden durch den Autohaß der Öko-Ideologen und ihre führende Partei „Bündnis 90/Die Grünen“ gefährdet. Dazu kommen weitere Beschäftigungszweige vom Kfz-Reparaturbetrieb bis zur Autobahnraststätte.

Keine Frage, die Hetze gegen das Auto gefährdet unsere Arbeitsplätze und unseren Wohlstand. Ohne BMW und Audi in Bayern, Mercedes und Porsche in Baden-Württemberg und Volkswagen in Niedersachsen gäbe es in diesen Bundesländern Arbeitslose ohne Ende.

Trotzdem bekennen Markus Söder, Winfried Kretschmann und Stephan Weil in der Debatte um das Auto nicht Farbe. Sie glauben, sie könnten auf dem Greta-Thunberg-Zeitgeist surfen und gleichzeitig ihre Schlüsselindustrien erhalten. Für den kurzen Augenblick mag das gehen. Langfristig ist das ausgeschlossen. Man wird nicht darum herumkommen. Die gesellschaftliche Auseinandersetzung muß geführt werden.

Auf der einen Seite wir, die AfD, auf der anderen die Grünen, und zwischendrin die beiden früher großen Volksparteien, die mit einem verkehrspolitischen „Sowohl-als-auch“ glauben, allen wohl und keinem weh zu tun.

Das Auto wurde zum Privileg der Massen. Nicht die Reichen und Bevorzugten, nein, Individualität für jedermann. Nicht mehr abhängig sein von Fahrkarten, Fahrplänen und dem Sitznachbarn in der Bahn, der einen anhustet, mit seinem lauten Geschwätz nervt, nein, ich kann wann ich will und ohne Umsteigen fahren, wohin ich will. Das ist es, was die Öko Ideologen uns wegnehmen wollen.

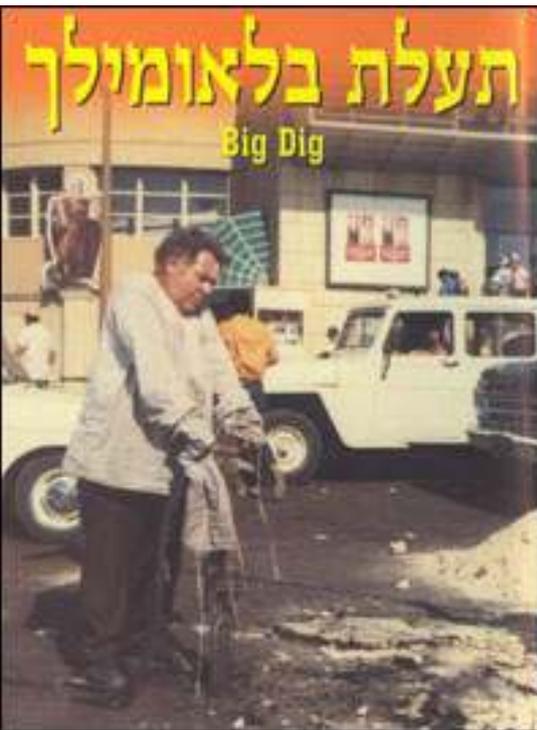
Sie sind nicht zufrieden damit, dass der Vegetarier sein „Tofu Schnitzel“ essen *kann*, nein, zwangsweise soll das jeder *müssen*. Und so ist das mit dem Auto. Fahrrad fahren kann schon heute jeder, aber es soll unter Zwang zur Pflicht werden. Nein und nochmals nein. Wenn ich meines Geländewagens überdrüssig bin, borge ich mir den Sportwagen meiner Ehefrau aus.

Der Angriff auf die Massenmobilität ist tatsächlich eine Attacke der Partei der Besserverdienenden, der grünen Partei, gegen die kleinen Leute, die sich vom hart erarbeiteten Lohn mit Mühe und Not ein kleines Stückchen Freiheit und Individualität leisten können. Dieses bescheidene Stückchen Wohlstand mißgönnen die selbsternannten Weltverbesserer ihren Mitbürgern.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden der Umwelt und der Luft zuliebe Katalysatoren, Rußpartikelfiler und alles mögliche Andere in Autos eingebaut. Man tankt inzwischen bleifrei. Nein, wir haben keine Grund, ein schlechtes Gewissen zu haben.

AW

## Ephraim Kishons „Der Blaumilchkanal“



In Israel Satire – in Berlin bald Realität? Auto-freie Hauptverkehrsstraße.

Stellen Sie sich vor, der Insasse einer Irrenanstalt entweicht aus derselben.

Auf seiner weiteren Flucht gelingt es ihm, sich in den Besitz eines Presslufthammers zu bringen. Couragiert beginnt dieser „Kranke“, genannt Blaumilch, damit, die Hauptverkehrsstraße von Tel Aviv aufzureißen.

Kompetenzwirrwarr in der Stadtverwaltung und Mißtrauen zwischen den einzelnen gewählten politischen Funktionären verhindern, daß die dem Unsinn ein Ende bereitet wird. Zielstrebig erreicht Blaumilch mit dem von ihm Kraft eigener Wassersuppe ausgehobenen Kanal schließlich das Mittelmeer und flutet die ganze Stadt.

Der Bürgermeister eilt herbei, um die Festansprache anlässlich der Schaffung des neuen Venedigs des Nahen Ostens zu halten. Des Bürgermeisters Sekretär, der den ganzen Unfug aufgedeckt hat, wird in die Irrenanstalt eingewiesen, während Blaumilch vorschreitet, um einen weiteren Kanal zu bauen.

In Berlin bestimmt zur Zeit die grüne Verkehrssenatorin Frau Günther, was mit unseren Straßen geschieht. Zwar scheint sie im Gegensatz zu Blaumilch bei klarem Verstand zu sein, aber letzterer wollte seine Stadt besser und schöner machen: Das staubige Tel Aviv sollte immerhin das Venedig des Nahen Ostens werden.

Das Resultat von Blaumilchs Arbeit und Günthers Verkehrspolitik könnte jedoch das Gleiche sein: eine autofreie Hauptverkehrsstraße. Und sollte ihre grüne Partei Recht behalten, dann wird Berlin vielleicht noch ganz von selbst von den Wassermassen der bedrohlich ansteigenden Meere geflutet. Gut, daß dann die Autos schon weg sind!

Wenn Ephraim Kishon noch miterleben könnte, daß jemand versucht seinen Satireroman in die Realität umzusetzen, würde er schmunzeln.

Leider haben die Berliner nichts zu lachen. AK

## Sibel Schick: Kann nix, weiß nix, leistet nix, fühlt sich benachteiligt

Seit 2009 bereichert die Kurdin Sibel Schick unsere Kultur und beansprucht Wohnraum der sonst anders genutzt werden könnte. Ihr Aufruf in der vom Burda Konzern ausgehaltene Huffington Post: „Tötet die Männlichkeit!“ kann als Aufruf zur Gewalt betrachtet werden.

Was die seit 2009 in Deutschland lebende Kurdin schreibt, ist kaum zu lesen, ohne dabei den Satz „Tötet die Männlichkeit“ zu assoziieren. In einem Brief an die SPD Politikerin Özoguz fordert sie die Einbürgerung: „Ich finde, daß ich die deutsche Staatsbürgerschaft verdiene und das Wahlrecht, damit ich die Gesellschaft, in der ich lebe, und die Politik, die eine zentrale Rolle auch in meinem Leben spielt, mitgestalten kann.“

Aber warum will Frau Schick Deutschland mit ihrer Anwesenheit berei-

chern. Mit welchem Recht nimmt sie für sich in Anspruch, in dem Land das sie ablehnt politisch mitbestimmen zu wollen? Frau Schick kann in ihrer

Heimat Kurdistan sich für die Rechte der Frau und Kurden einsetzen. Da hat sie viele zu tun. Hier wird sie nicht gebraucht. AK



Haßt Männer, lehnt Deutschland ab – fordert ihre Einbürgerung: Die Kurdin Sibel Schick ist seit 2009 in Deutschland anzutreffen.

## Jan Fleischhauer: Journalist und Buchautor

Es war 2017 in Eisenach, beim Burschentag. Würde er kommen? Würde er sich das trauen? Spiegel-Redakteur Jan Fleischhauer war als Festredner des Kommerces beim Burschentag angekündigt. In seiner Rede fragte er ironisch, ob Björn Höcke zu oft den Olympiafilm von Leni Riefenstahl „Triumph des Willens“ gesehen hätte. Fleischhauer ist eine der wenigen profilierten konservativ-bürgerlichen Journalisten dieses Landes.

Jahrelang war er die „Edelfeder“ des Nachrichtenmagazins „Der Spiegel“. Seit dem Sommer muß die frühere journalistische Heimat von Claas Relotius auf ihn verzichten. Fleischhauer schreibt nun für den FOCUS.

In seinem Buch „Unter Linken - Von einem, der aus Versehen konservativ wurde“ beschreibt er die Indoktrination in seinem linken Elternhaus, die ihn zum Nachdenken gebracht hat. Es war 2013 das meistverkaufte Sachbuch.

Daß der selbsternannte Satiriker Jan Böhmermann ihn 2019 versuchte, durch den Dreck zu ziehen, kann getrost als Auszeichnung gesehen werden.

Im Gegensatz zu Böhmermann, der bei den Staatsmedien unabhängig davon, ob ihm jemand zusieht oder nicht, sein Geld verdient, hat Fleischhauer gezeigt, daß die Leute bereit sind, Geld auszugeben, um zu lesen, was er schreibt.



Einer der letzten Journalisten dieses Landes, der diese Bezeichnung auch verdient: Jan Fleischhauer.

AK

## Frank Jansen: Beginnt der Faschismus bei der FDP?

Frank Jansen ist das, was man einen alten Kämpfer nennen könnte. In den frühen 90er-Jahren erwarb er sich bereits Meriten beim Kampf gegen Rechts. In diesen Jahren bemühte



sich Generalbundesanwalt Alexander von Stahl zwei Mal um das Amt des Landesvorsitzenden der Berliner FDP. Jansen gefiel sich sozusagen darin, mit Herrn von Stahl einen nationalsozialistischen Teufel an die Wand zu malen, vor dem er dann umso eindringlicher warnte. Damals ging noch alles gut: Stahl wurde, wenn auch nur ganz knapp, auf Landesparteitagen geschlagen. Eine Rückkehr des Nationalliberalismus wurde verhindert.

Hart an der Grenze dessen, was nicht gegendarstellungs- und widerrufswürdig ist, ging Jansen konsequent den einmal eingeschlagenen Weg weiter. 1999 versuchte er, eine braune Gefahr herbeizuschreiben, und 2002 pöbelte er gegen Versuche des damaligen CDU-Innensenators Werthebach, gegen linksextremistische Gewalt etwas zu unternehmen.

Stattdessen phantasierte Jansen von einem braunen Terrorismus.

Am 6. August 2000 verharmloste er in dem Kommentar „Wohin mit der Antifa?“ ein sogenanntes antirassistisches Grenzcamp. Es sei ein Hoffnungsschimmer in einer Zeit unablässig eingehender Meldungen über Angriffe auf Migranten, Linke, Obdachlose, Punks und andere Opfergruppen.

Es ist mit Frank Jansen so, wie es mit Forrest Gump in dem gleichnamigen Film beschrieben wurde: Die Welt wird anders aussehen, wenn man sie mit den Augen des Frank Jansen betrachtet. Empfehlung für jeden Normalbürger: Wenn Ihnen die Gestalt Jansens auf dem Bürgersteig entgegenkommt, wechseln Sie besser die Straßenseite und lassen Sie sich auf keinen Fall auf ein Gespräch mit ihm ein.

AK

Schon in den frühen 90er-Jahren stänkerte Jansen gegen den nationalliberalen Flügel der Berliner FDP um den Generalbundesanwalt Alexander von Stahl.

## Filmempfehlung: „Rambo 5 – Last Blood“

Wenn der Tagesspiegel einen Film schlecht rezensiert, so müssen Sie ihn unbedingt ansehen. Geifernd vor Zorn warnt der Berliner TAGESSPIEGEL seine Leser davor, sich den neuesten Rambo-Film anzuschauen: „Das Kunststück dieses fünften ‚Rambo‘ besteht darin, wie unironisch er in die Paranoia und Xenophobie des amerikanischen Konservatismus eintaucht. Und sich dieser am Ende selbst entwaffnet.“ Es ist die kleine Welt eines linksliberalen Kulturschreiberlings, der offenbar darauf hofft, seine Leser würden sich ihn zum Vormund für Konsum und Denken nehmen.

Gewiß sind die Rambo-Filme nicht etwas für Leute, die auf streng intellektuelle Konversation stehen. Die bisherigen vier Teile standen alle im Zusammenhang mit dem Vietnam- oder Afghanistan-Krieg. Der fünfte Teil spielt jedoch in den USA.

Unser Protagonist lebt zurückgezogen auf der Ranch seines Vaters in Arizona. Seine Haushälterin Maria und deren Tochter Gabrielle sind sein bevorzugter Kontakt zur Außenwelt. Das brave Kind sucht gegen den Rat von Maria und Rambo ihren kriminellen

Vater in Mexiko und gerät dort in die Fänge eines Rings von Menschenhändlern, der Zwangsprostituierte verkauft und Gabrielle einkassieren will. Angesichts der immer wieder auftauchenden Massengräber von Opfern der mexikanischen Verbrecherclans scheint diese Darstellung der mexikanischen Realität nicht unglaubwürdig.

Als sie nicht zurückkehrt, bittet Maria Rambo, ihr die Tochter zurückzuholen. Nachdem Rambo es zunächst im Guten versucht und dabei fast zu Tode kommt, beginnt er seinen typischen Einmannfeldzug. Bei dem Versuch, Rambo auf seiner Ranch in Arizona zu ermorden, findet eine ganze Armee mexikanischer Verbrecher ihr Ende.

Letztlich ist der Film ein Plädoyer für den Bau der Grenzmauer zu Mexiko, den der US-Präsident Donald Trump durchsetzen will. Damit enthält der Film eine aktuelle politische Botschaft. So wird

der Amoklauf des Tagesspiegel verständlich: „Fast glaubt man, Ronald Reagan wiederzuerkennen, der vor seiner politischen Laufbahn in Hollywood als Cowboydarsteller Karriere gemacht hatte. Es ist das letzte Aufbäumen eines Archetyps, der im Jahr 2019 nur noch lächerlich wirken muss ...“, der Film sei deprimierend.

Fast fühlt man sich in die Kishon-Satire „Wie man ein Buch bespricht, ohne es vorher gelesen zu haben“ versetzt. Lächerlich ist nur die TAGESSPIEGEL-Kritik des Films, der sehr sehenswert ist. AK



**Rambo 5: Mit Trumps Mauer wäre das Familiendrama nicht passiert**

## Klimaretter Professor Söderlund: Wahn oder Abartigkeit?

Schweden wird mancherorts bereits als „failed state“ bezeichnet. Nachdem sich das skandinavische Land zur selbsterklärten humanistischen Weltmacht aufgeschwungen hatte, versuchen die Schweden nun auch das Weltklima zu retten, obwohl sie mit ihren 8 Millionen Einwohnern nur einen marginalen Anteil an der Weltbevölkerung stellen. Sattsam bekannt ist bereits die verhaltensauffällige minderjährige Schülerin Greta Thunberg, die ihre Altersgenossen dazu auffordert, freitags die Schule ausfallen zu lassen.

Nun kommt aus dem nordischen Land ein weiterer skurriler Vorschlag

zur Klimarettung. Professor Magnus Söderlund von der Universität Stockholm ist eigentlich Ökonom, ähnlich wie Greta Thunberg sorgt er sich um den Klimawandel. Und so macht sich homo oeconomicus Gedanken darüber, wie der Fleischverzehr auf der Welt eingeschränkt werden könnte. Dieser sei nämlich, so stellt der Herr Professor Kraft eigener Wassersuppe fest, mitverantwortlich für die Erderwärmung.

Söderlund empfiehlt daher zur Klimarettung den schönen alten Brauch des Kannibalismus wieder einzuführen. Dieser wurde zum Beispiel vor mehreren Jahrhunderten auf einigen oze-

anischen Inseln praktiziert. In unserer Gesellschaft ist der Kannibalismus allerdings mit einem Nahrungstabus belegt und tritt nur noch im sexuellen und psychiatrischen Kontext auf. Aber im Kampf gegen den Klimawandel darf es keine Denkverbote geben!



**Magnus Söderlund: Verwirrt?**

## Neuverteilung des Straßenlandes

Von Frau Günther und ihren Gefolgsleuten wird immer häufiger eine „Neuverteilung des Straßenlandes“ gefordert. Die Idee ist gar nicht schlecht. Sie sollte nur anders realisiert werden als die Öko-Ideologen sich das vorstellen. Die möchten gern möglichst viele Parkplätze vernichten und Autostraßen durch mit weißer Farbe aufgepinselten Radschnellwegen halbieren. Die Verteilung des Straßenlandes muß aber nach dem Steueraufkommen erfolgen. Alle aufgepinselten Radschnellwege sind mittels schwarzer Farbe zu tilgen. Berlin hat ein schön ausgebautes Netz von Radwegen. Das ist der Platz für den Radfahrer. Dazu sind im großen Rahmen Parkplätze im öffentlichen Raum zu schaffen. Diese sind künftig kostenlos. Schließlich zahlt der Autofahrer bereits jetzt Kfz-Steuer, Mineralölsteuer, und, und, und.



AW Fahrradrowdy: Passanten pflastern seinen Weg.

## Grüne ohne Nachhaltigkeit

Wie in Paris, Moskau oder London könnte ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz eine Alternative zum Auto sein. Diese drei Metropolen haben ein U-Bahn-Netz von 200 bzw. 400 Kilometern.

Davon will die Berliner Verkehrssenatorin aber nichts hören. Ihr Favorit ist die Straßenbahn. Die ist mit 20 km/h langsamer als die U-Bahn (36 km/h) oder die S-Bahn (50 km/h). Dafür nimmt sie aber dem Autoverkehr den Platz weg. Darum war die Entscheidung des damals SPD-geführten Senats richtig, im Westteil der Stadt die Straßenbahn abzuschaffen. Diese wegweisende Entscheidung sollte nun für ganz Berlin umgesetzt wer-



Die Berliner U-Bahn: mit 36 km/h in der Innenstadt eine Alternative zum Auto – rund doppelt so schnell wie die veraltete Straßenbahn.

den. Dort, wo ein hohes Verkehrsaufkommen herrscht, müssen beschleunigt U-Bahn-Linien gebaut werden. Nach mehrjähriger Bauzeit nähert sich der Um- und Ausbau des Bahnhofs Ostkreuz seiner Vollendung. Fachleute sagten vorher, er werde der wichtigste Umsteigeknotenpunkt des Berliner Nahverkehrs überhaupt. Und das ohne Anbindung an die Berliner U-Bahn!

Wenn man nach der größten verkehrspolitischen Fehlleistung der amtierenden von den Grünen gestellten Verkehrssenatorin suchen möchte, wird man hier fündig. Nur 42 der Berliner U-Bahnhöfe liegen im Osten unserer Stadt. Das sind nur 24,8 % aller 172 Berliner U-Bahnhöfe, plus ein einziger U-Bahnhof in Brandenburg: der Bahnhof Hönow.

Die Anfänge der Berliner S-Bahn gehen auf das Jahr 1838 zurück. Die zunächst mit Dampflokomotiven betriebenen Vorortzüge wurden ab 1924 Zug um Zug elektrifiziert.

1935 wurde zwischen den Bahnhöfen Anhalter Bahnhof und Potsdam eine Express-S-Bahn mit der auch heute noch sagenhaften Geschwindigkeit von 120 km/h eingerichtet. Durch



Die Berliner S-Bahn mit einer Reisegeschwindigkeit von 50 km/h ist jedem Auto als Nahverkehrsmittel überlegen.

Mauerbau und Teilung litt die Berliner S-Bahn. Erst nach der Wiedervereinigung gewann sie Schritt für Schritt ihre alte Bedeutung wieder.

Echte Neubaustrecken wurden seit 1989 nicht mehr in Betrieb genommen. Hier gibt es einen großen Nachholbedarf.

AW

### Impressum

Andreas Wild MDA  
Abgeordnetenbüro  
- Staatsreparatur -  
Jungfernstieg 4 b, 12207 Berlin  
Direkt am S-Bahnhof Lichterfelde-Ost  
030-209677555 wild@wild-agh.de