



Linie 10
Stadtautobahn

TREND

NEUER ZEITGEIST

Fernmeldeturm Schäferberg

Bürger seit 27 Jahren ausgesperrt

Liebe Leser,

erinnern Sie sich noch an autofreie Sonntage zu Zeiten der sogenannten Energiekrise.

Russisches Öl und Erdgas scheinen durch den Angriff auf die Ukraine moralisch nicht mehr akzeptabel. Die Regierung Scholz gibt vor, Alternativen zu haben. Man darf gespannt sein, wie die aussehen.

Der Braunkohleabbau könnte plötzlich wieder in Mode kommen. Für amerikanisches Fracking-Gas ist es zu spät, denn wir brauchen 3 Jahre bis die Terminals in Brunsbüttel und Wilhelmshaven in Betrieb gehen können. Bis dahin sind die meisten Deutschen ohnehin erfroren.

Die nächsten Winter werden nicht lustig und froh ist jeder, der einen Ofen sein eigen nennt, der weder Strom noch Gas zum Betrieb benötigt.

In einem Papier der Leopoldina, dem bayerischen Thinktank, wird politisch-korrekt unter Einhaltung der Heiligkeiten CO₂-Neutralität und Kohleausstieg bis 2030 darüber nachgedacht, wie man ohne Ruß-

landgas nicht erfriert. Die Industrie soll abgeschaltet werden, wenn das Gas nicht reicht. Zwischen den Zeilen kann man schon die Abschaffung des Autos als Privatverkehrsmittel erahnen.

Wollten die Deutschen das so, als sie die Ampel wählten?

Hätten wir, wenn wir geahnt hätten, wie sehr die unschuldigen Ukrainer den jähzornigen Iwan gereizt hatten, auf Seleniskyj Einfluß genommen, noch mal mit ihm, dem Iwan, zu reden?

Willy Brand hat nach dem Einmarsch der Sowjetunion in die Tschechoslowakei die deutsche Ostpolitik aufgenommen. Dialog statt Abgrenzung.

Dürfen wir uns mit dem Nachfolger in der sozialdemokratischen Kanzlerreihe Hoffnungen auf eine Wiederholung machen?

Ich fürchte nein.

Heute sind wir moralisch weitaus fortschrittlicher als der alte Willy Brandt mit seiner kleinlichen Ostpolitik.



Inhalt

Seite 2 *Editorial*

Wild – Nur für Dich

Seite 3–4 *Leitthema*

Fernmeldeturm am Schäferberg



Seite 4–5 *Kommentar*

Sibylle Schmidt meldet sich zu Wort

Seite 5–6 *Verkehr*

U-10 Die Linie der Zukunft

Seite 7 *Leseempfehlung/Gedicht*

**Das Geheimnis der Väter
Antifa-Demokraten**

Seite 8 *Verkehr*

Stadtautobahn

1973 entschloß sich die Regierung Brandt zur Einführung autofreier Sonntage - Erdöl-Knappheit wurde offenbar. Bild: wikipedia



Der Fernmeldeturm am Schäferberg

Wer vom Bahnhof Wannsee über die Königstraße nach Potsdam fährt, passiert vor der dem Abzweig zur Moorlake den Schäferberg. Den dortigen Fernsehturm kann man von der Straße zwar sehen, wenn man den Kopf reckt und nach oben schaut, aufgrund der hohen Bäume des Grunewalds kann es aber schon geschehen, daß man ihn nicht bemerkt. Dabei ist der Turm auf dem Schäferberg der zweithöchste Turm Berlins, direkt nach dem Fernsehturm auf dem Alexanderplatz.

Der Fernmeldeturm auf dem Schäferberg liegt im Gegensatz zu seinem Pendant auf dem Alex im Dornröschenschlaf.

Der von 1961 bis 1964 errichtete Schäferbergturm ist der zweite Fernmeldeturm an dieser Stelle. Der Erste wurde direkt neben dem Betonturm und wurde 1959 als Gittermastturm errichtet.

Nicht zufällig geschah dies am Schäferberg. Nach dem Teufelsberg mit 120 Metern Höhe und dem Müggelberg mit 115 Metern ist der Schäferberg mit 103 Metern über NN die dritthöchste natürliche Erhebung von Berlin.

Mit 315 m Höhe bildet die Spitze den zweithöchsten Punkt Berlins

Der Fernsehturm auf dem Alexanderplatz ist zwar als Turm mit 368 m Höhe höher, er steht allerdings nur auf einem Terrain im Berliner Urstromtal, das auf 32 m über NN liegt. Die Spitze des Berliner

Fernsehturms befindet sich also auf 400 m über NN.

Der Fernmeldeturm auf dem Schäferberg mißt 212 m und steht auf 103 Metern Höhe. Seine Spitze befindet sich also auf 315 m Höhe.



Was viele Berliner nicht wissen: Noch höher als diese beiden Betontürme war in Berlin die Richtfunkanlage in Frohnau, die aus einem 358 m hohen abgespannten Gitterturm auf 52 m über NN bestand. Deren Spitze war mit 410 m über NN der höchste Punkt Berlins.

2009 wurde der Mast gesprengt, da es technisch keine Verwendung für die Richtfunkstrecke ins Wendland mehr gab.

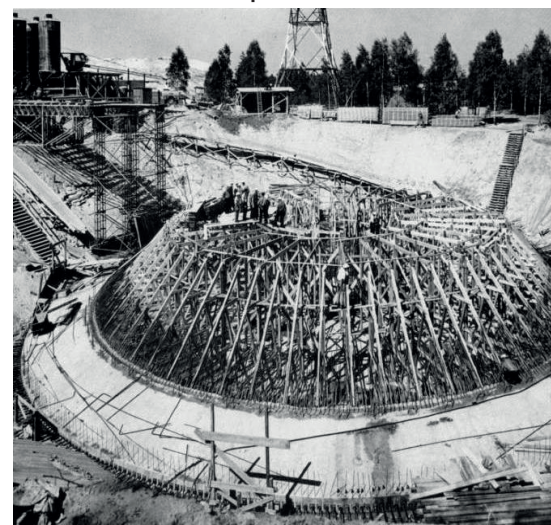
Im Gegensatz zum Turm der Richtfunkstrecke hat der Fernmeldeturm auf dem Schäferberg auf der Höhe von 150 Metern sechs Betriebsgeschosse. Von diesen sollen nach dem Abzug der amerikanischen Besatzungsmacht, die dort für nachrichtendienstliche Zwecke Mitarbeiter eingesetzt hatte, mindestens zwei frei geworden sein.

Ein Schnellaufzug bringt Turminteressierte binnen weniger Sekunden zu den Betriebsgeschossen.

Aufgrund der im Turm arbeitenden Mitarbeiter amerikanischer Nachrichtendienste wurden später zusätzlich kleine saniäre Anlagen in den Betriebsgeschossen eingebaut. Heute ist das ein großer Vorteil, denn die Toiletten für Spionage-Fachleute könnten nun auch von Berliner Besuchern des zweithöchsten Turmes Berlins genutzt werden.

Etwas verkürzt könnte man sagen: Man braucht oben noch ein Brüstungsgeländer und unten ein Ticketverkaufshäuschen und die touristische Attraktion könnte für die

Bilder links und unten: Wikipedia



13 m tief und 75 m im Durchmesser: Das Fundament des Turms wurde 1961 auf dem Schäferberg errichtet. Im Hintergrund der Turm von 1959.





Berliner eröffnet werden.

Als ich als Baureferent der Landespostdirektion Berlin in den Jahren 1969 bis 1973 für den Turm zuständig war, und ihn mehrmals aus Bauunterhaltungs-Gründen bis 20 m unter der Spitze zwecks Schäden besichtigte, waren in zwei Etagen noch US-Funksoldaten stationiert.

Da durfte ich nicht rein! Wir haben aber damals ein so gutes Verhältnis gehabt, daß es keine Probleme gab, wenn der zuständige Postbaubeamte mit mir oben war. Es war natür-

Geländer ran und Turm auf!

lich ein komisches Gefühl, auf den Plattformen vor den Raumfenstern ohne Geländer herumzugehen. Aber ich war schwindelfrei. In den von Deutschland benutzten Räumen war ich drin. Die 6 Betriebsgeschosse verteilen sich über eine Höhe von ca. 32 m, sind also abzüglich der Deckenstärke und Technikpakete im Lichtmaß ca. 4 m hoch. Der

Turm selbst ist 212 m hoch, wovon von oben gerechnet ca. zwei Fünftel der Höhe den Antennen dienen.

Die Amerikaner sind um 1995 ausgezogen. Ob beide Etagen leer sind, konnte aktuell nicht in Erfahrung gebracht werden.

Die Technik wird jetzt - soweit ich das als Außenstehender weiß - von unseren deutschen Funk-, Telefon-, Radio- und Fernsehsendern, vielleicht auch von geheimer Sender-technik, genutzt.

Die Aussicht von der obersten Plattform über der 6. Etage ist wahnsinnig schön. Die Seen und Potsdam liegen einem zu Füßen. Natürlich fehlen die Schutzgeländer der auskragenden Scheiben, außer bei den darüber liegenden Nur-Montage-Plattformen.

Aber da hat ja weiter oben sowieso niemand etwas zu suchen.

Also, wenn die Entscheidungsträger willig sind: Geländer ran und Turm auf!

Wolfgang Liebehenschel

ergänzt zu Frohnau
durch Andreas Wild

Liebe Gemeinde ...

Nun ist es soweit. Die AfD wurde bundesweit zum Verdachtsfall erklärt. Die Rechtsmittel sind noch nicht ausgeschöpft. Vier Landtagswahlen stehen bevor. Auf der einen Seite ist nicht von der Hand zu weisen, daß ein Türkei-stämmiger Vizepräsident des Verfassungsschutzes eine vermeintliche Rechtslastigkeit anders definiert als ein Hans-Georg Maaßen. Was die AfD als Unterwanderung sämtlicher Behörden und unserer Sicherheitsarchitektur durch Muslime diskutiert, wird von muslimischen Eingedeutschten als selbstverständliche und selbst erarbeitete Teilhabe gewertet. Seltsamerweise hört man Klagen über eine vermeintliche Benachteiligung - um eine Bevorzugung zu erreichen - nie von anderen in Großstädten lebenden Communities.

Auf der anderen Seite werden Parteien nicht an ihren Taten, sondern ihren Worten gemessen. Wir drehen uns um, wenn irgendjemand aus unseren Reihen drastische Worte über die aktuelle politische Lage findet, weil wir wissen, daß es so nicht gemeint sein kann. Es ist auch legitim, wenn sich einfach Gestrickte für ihre Rechte organisieren. Wenn aber aus Chatgruppen gepetzt wird, zählt das geschriebene Wort ohne Betonung. Eigentlich könnte der Verfassungsschutz dankbar sein, weil unsere Gruppendynamik in den Verteilern Menschen auch zur Ordnung ruft, Verschwörungstheorien auf Dichtung und Wahrheitsgehalt untersucht und Verzweifelte beruhigt. Es ist doch auch der Sinn von Parteien, für konkrete Probleme Einzelner Ansprechpartner zu benennen, die sich darum kümmern. Indem sie das Allgemeingültige des Problems analy-



sieren, Anfragen stellen und Anträge formulieren.

Ich habe die AfD immer als die größte Selbsthilfegruppe Deutschlands verstanden, die erst mal ihre Wut hinausschreit. Bühnenreif wie Gottfried Curio oder nachhaltig wie Andreas Wild. ;-) Scheibchenweise wurden Menschen mit Familien aus unseren Reihen zur Persona non grata geschrieben. Es gab mindestens einen Suizid. Erhebliche berufliche und finanzielle Verluste. Wo kommen wir hin, wenn wir anfangen die Presse-

berichte über unsere Leute zu glauben. Ich bin für den großen Reset in den eigenen Reihen. Wenn wir all den Pressegemobbten eine zweite, unvorbelastete Chance geben, haben jene auch endlich eine Möglichkeit, das eigene Verhalten wieder zu normalisieren.

Selbstverständlich werden wir Beamten nicht hinterherreden, wenn sie erst mal austreten müssen. Selbstverständlich werden wir in Zukunft nur noch zu zweit fluchen. Die Staatsreparatur wird normale Kreisversammlungen mit offenen, unzensierten Diskussionsrunden anbieten. Man kann sich innerhalb einer Partei auch durch treffende, aber qualifizierte Wortwahl profilieren. Zu diesem Zwecke werden jedem gewillten Parteimitglied in der Staatsreparatur günstig Rhetorikkurse ermöglicht. Wichtig: Wer sich anmeldet, finanziert dadurch den Rhetorikkurs eines Hartz-IV-Mitgliedes oder Sozialrentners gleich mit. Das nenne ich Solidarität.

Alte Kreuzberger Weisheit: Mit EINEM Messer im Rücken gehen wir noch lange nicht nach Hause (Schon mal bitte vier Wahlpartys vormerken.)
Eure Sibylle Schmidt 0151-19415318



Verbindung nach Pankow: U-Bahn Linie 10

Berlin verfügt aktuell über 148,8 Kilometer U-Bahn. Das ist verglichen mit Hamburg (106,373 km) und München (103,1 km) viel. Aber Berlin muß sich an vergleichbaren Hauptstädten orientieren. London (402 km) oder Paris (225,1 km) sind uns weit voraus. Bis 2030 wird Paris sein Streckennetz verdoppeln. Die Berliner Landesregierung tönte viel über eine Verkehrswende und ließ vom Parlament sogar ein sogenanntes Mobilitätsgesetz verabschieden, das aber eher ein Mobilitätsverhinderungsgesetz ist. Mit seiner Hilfe werden Autofahrer schikaniert und kriminalisiert, aber neue Angebote des öffentlichen Personalverkehrs sucht man als Alternative vergeblich.

Der weitere Ausbau von U- und S-Bahn wurde als angeblich CO2-schädlich verhindert. Statt dessen sollte die Straßenbahn ausgebaut werden. Aber nicht einmal das brachte Regine Günther als zuständige Senatorin von den Grünen zu Stande. Dieses „Verkehrsmittel“ des vorvorigen Jahrhunderts löst keine Verkehrsprobleme, sondern es soll offenbar vornehmlich zur Behinderung des Autoverkehrs dienen. Am 26. Oktober 1953 fand in der Müllerstraße nördlich des Bahnhofs Seestraße in Berlin-Wedding der erste Rammschlag zum Weiterbau der U-Bahn Linie 6

statt. Die U-Bahn Linie 9 entstand vollständig neu, die Linien 6 und 7 wurden großzügig erweitert, auch die 8 wurde ausgebaut. All diese Strecken waren leistungsfähige sogenannte Großprofil-Linien. Bedingt durch den großzügigen Ausbau der U-Bahn wurde im Westteil der Stadt die Straßenbahn überflüssig. Am 2. Oktober 1967 fuhr die Linie 55 zwischen Charlottenburg und Spandau letztmalig. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren diese beiden Daten bestimmend für den Ausbau und die Erweiterung des öffentlichen Personennahverkehrs im Westteil Berlins. Die Berliner Straßenbahn erreicht eine Geschwindigkeit von 19,0 km/h. Die Berliner U-Bahn kommt bei den Kleinprofilstrecken auf 27,38 km/h und bei den Großprofilstrecken auf 32,51 km/h. Ein U-Bahn Zug kann mehr Fahrgäste transportieren. Damit ist eigentlich alles gesagt.

Insbesondere die Grünen sind ein Feind fast jeglichen U-Bahn-Ausbaus. Könnte es sein, dass diese Partei gar nicht die Mobilitätsprobleme Berlins im Auge hat, sondern den Autoverkehr größtmöglich behindern will? Straßenbahnen fahren, wie der Name schon sagt, auf der Straße. Und verbrauchen dort Platz, den man dem Autoverkehr wegnehmen kann. Die Grünen haben fünf Jahre lang gezeigt, was sie verkehrs-



politisch in der Stadt anrichten. Es ist schon fast egal, welche Partei künftig das Verkehrsressort verwaltet – nur nie wieder die Grünen. Insbesondere der Ostteil unserer Stadt hat einen großen Nachholbedarf. Nun stehen Berlin fünf weitere schreckliche Jahre grüner Verkehrsverhinderungspolitik bevor.

Besonders Pankow als stark wachsender Bezirk benötigt die U-Bahn. Die Straßenbahn M1 fährt nach Rosenthal Nord, die M 2 nach Heinersdorf, die M 4 nach Hohenschönhausen, gleichfalls die M 5, die M 6 fährt Hellersdorf an, die M 8 bringt Fahrgäste nach Ahrensfelde, die M 10 durchfährt die Innenstadt von Moabit nach Warschauer Straße. Die M 13 startet in Moabit, streift das südliche Pankow um gleichfalls die Warschauer Str. zu erreichen. Die M 17 fährt als Tangentialstrecke von Falkenberg nach Oberschöneweide. Alle diese Strecken werden meist im 5-Minuten-Takt bedient und sind trotzdem meist überfüllt.

Im Frühjahr 2021 – vor den Wahlen zum Berliner Abgeordnetenhaus – warb die SPD mit dem Bau der schon in den 20er Jahren geplanten Linie 10 der Berliner U-Bahn. Zuvor hatte die SPD aber, der Straßenbahnideologie der grünen Verkehrssenatorin folgend, die Linie 30

Ein Startschuß für die Linie 10 würde Eigendynamik entwickeln

als „verspinnerte Vision“ titulierte. Der örtliche Kommunistenhauptling und Bezirksbürgermeister Sören Benn (Linke) sprach von „Unsinn“.

Die Linie 10 soll die Verbindungen vom Osten der Stadt in den Westen verbessern. Der Ortsteil Weißensee (im Nordosten) ist gar nicht an das U-Bahn Netz angeschlossen, Steglitz-Zehlendorf im Südwesten ist gleichfalls unterversorgt. Zahlreiche Bauvorleistungen für diese Linie wurden – teilweise schon

in den 30er-Jahren – erbracht. Grüne und Kommunisten waren und sind strikt dagegen. Berliner, die der SPD die Stimmen gegeben haben, hoffen darauf, dass die Linie 10 endlich „kommt“. Im Berliner Tagesspiegel wurden nament-



Neue U-Bahnwaggons von Stadler

lich ungenannte SPD-Verkehrspolitiker damit zitiert: „U 10 wird in den Koalitionsverhandlungen eine wichtige Rolle spielen“.

Aber damit ist es nichts. Die neue Regierende Bürgermeisterin Franziska Giffey hat zwar den Bau von einigen U-Bahn-Kilometern angekündigt. Aber es handelt sich lediglich um die Verlängerung schon bestehender Strecken. Die Linien 7 (an beiden Enden), 3 (Zehlendorf nach Mexikoplatz), 9 und 8 sollen um einige Stationen verlängert werden. Mit sogenannten Machbarkeitsstudien kann man das in die Länge ziehen und darüber den Ablauf der Legislatur abwarten.

Ein Startschuß für die Linie 10 würde eine Eigendynamik entwickeln. Selbst einige gebaute Kilometer würden weitere Verlängerungen zwangsläufig nach sich ziehen. Offenbar will Giffey genau das vermeiden. Nicht nur für Pankow ist der Baustart der Linie 10 von existenzieller verkehrspolitischer Bedeutung. Nach den ursprünglichen Planungen der BVG soll die Linie 10 von Rathaus Steglitz kommend über Händelplatz, Klinikum Steglitz, Tietzenweg bis zur Drakestraße

führen.

Am Alexanderplatz (Umsteigebahnhof der Linien 2, 5, und 8) ist bereits die Bahnhofsanlage für die Linie 10 ausgeführt worden. Das Gleiche kann für den künftigen Umsteigebahnhof Kleistpark (Linie 7) und Innsbrucker Platz (Linie 4) gesagt werden. Zwischen Walter-Schreiber-Platz und Rathaus Steglitz ist die U-Bahn bereits viergleisig ausgebaut. Am Regionalbahnhof Potsdamer Platz wurde für die Linie 10 ein 392 Meter langer Rohbautunnel ausgeführt. Beim Weiterbau der Linie 5 zum Reichstag wurde der Bahnhof „Rotes Rathaus“ mit Blick auf die Linie 10 als Umsteigebahnhof ausgeführt.

Gleichzeitig soll die Linie 9 von Rathaus Steglitz kommend über Filandastraße, Halskestraße, den S-Bahnhof Lankwitz nach Lankwitz Kirche und später weiter über Gallwitzallee, Tautenburger Straße und Maximilian-Kaller-Straße bis nach Marienfelde, Waldsassener Straße, weitergeführt werden. Die Frage der Finanzierung dieses Projektes stellt sich nicht ernsthaft. Solange Deutschland mehrere Millionen Asylforderer beherbergt und finanziert, sollte das keine Frage sein.

Wenn man in Berlin den Verkehr wieder zum Rollen bringen will, müssen U-Bahn gebaut werden, denn das Auto – der motorisierte Individual-Verkehr – kann es nicht allein bewältigen. Bis 2030 wird Paris sein ohnehin schon sehr verzweigtes U-Bahn-Streckennetz verdoppeln. Berlin muß die Feigheit Franziska Giffey ausbaden. Sie hatte vor den Wahlen versucht – unausgesprochen – den Eindruck zu erwecken, sie wolle mit CDU und FDP regieren – knickte aber vor den Linksextremisten in ihrer eigenen Partei ein und macht mit „rot-rot-grün“ weiter. Ich bin bestimmt kein Fan von Klaus Wowereit. Aber der verhielt sich damals cleverer und ersparte Berlin grüne Senatoren.

Felix Wolf



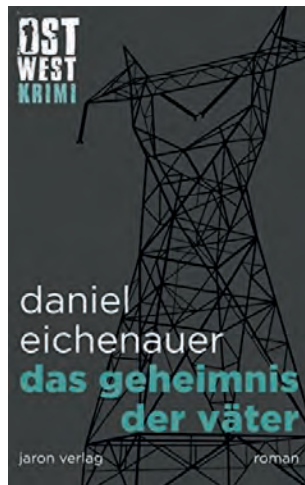
Leseempfehlung: Das Geheimnis der Väter

Das ist ein Roman vor allem für Leser im Südwesten Berlins, spielt er doch zum Großteil in Kohlhagenbrück und Wannsee und rankt sich um die Wissenschaftsspionage der DDR gegen das dortige damalige Hahn-Meitner-Institut (HMI) für Kernforschung, dessen Reaktor des nunmehrigen (seit 2009) Helmholtz-Zentrums erst im Dezember 2019 abgeschaltet wurde.

Jakob Chrumm trifft 2005 auf einer Party seine frühere Schulfreundin Neele van Lenk wieder, die in die Stadt ihrer Kindheit zurückgekehrt ist, um dem Schicksal ihres Vaters nachzugehen. Der West-Berliner Journalist wurde 1985 als Verursacher eines mysteriösen Autounfalls verhaftet, bei dem ein Mitarbeiter des Instituts ums Leben kam. Er bestritt die Tat zunächst vehement, doch am nächsten Tag fand man ihn erhängt in seiner Zelle.

Neele ist von der Unschuld ihres Vaters überzeugt und versucht, gemeinsam mit Jakob der Sache auf den Grund zu gehen. Sie ahnen nicht, in welche Gefahren sie sich damit begeben, denn die Stasi-Täter von einst gibt es auch noch 2005. Im Archiv ihres Vaters findet Neele Un-

terlagen von 1985 zu seinerzeitigen, geheimen Forschungsvorhaben des HMI zur Urananreicherung, die ihr



Vater von einer Sekretärin des HMI erhalten hatte, die zugleich für das Ministerium für Staatssicherheit (MfS) der DDR tätig war. Im weiteren Verlauf stellt sich heraus, daß Neeles Vater damals weniger an den Forschungsergebnissen des HMI interessiert war als vielmehr an dessen Durchsetzung mit Mitarbeitern des MfS. Als auch noch ein im HMI tätiger Agent abzuspringen drohte, arrangierte das MfS den „Verkehrsunfall“, bei dem nicht nur der ausstiegswillige Agent zu Tode kam,

sondern auch noch der ebenso gefährliche Journalist als Verursacher erschien.

2005 war den früheren MfS-Mitarbeitern vor allem daran gelegen, die früheren Forschungsunterlagen verschwinden zu lassen und jegliches Wissen über deren Existenz zu unterdrücken, denn nur so können sie sicher sein, von ihrer Vergangenheit nicht eingeholt zu werden.

Am Ende kommt (natürlich) doch alles ans Licht, aber es bleibt ein Buch ohne Happy End.

Herbert Hermann

Daniel Eichenauer
„Das Geheimnis der Väter“
Jaron Verlag, 2017, 288 S.
ISBN 978-3-89773-826-3

Das ebenso spannende wie gut geschriebene Buch ist inzwischen leider nur noch antiquarisch erhältlich. Das Trendmagazin verfügt noch über ein Restexemplar, das es unter Ausschluß des Rechtswegs unter seinen Lesern verlost. Interessenten können sich bis zum 30. April 2022 bei der Redaktion unter Angabe des Stichwortes „Geheimnis“ melden

Antifa-Demokraten - Gedicht von Rolf Lindner

Lange her ist es mitnichten,
wenn man denkt in Dimensionen
wie sie gewöhnlich den Geschichten
der Nationen innewohnen.
Da hielt man es für legitim
dass man baute eine Mauer,
damit das bauenede Regime
nicht war von kurzer Lebensdauer.
Dann hatten die, die hier gemeint,
antifaschistisch sie benannt.
In Wahrheit sahen sie den Feind,
im Bürger aus dem eig'nen Land.
So war die Mauer im Gefüge
allein im Namen schon nicht statisch,

der ganze Staat war eine Lüge
nannte zum Hohn sich demokratisch.
Nachdem sich auflöste der Kleister
aus Trug und falschen Etiketten,
formierten sich die alten Geister,
gern alte Macht sie wieder hätten.
Weil sie mit Tricks und falschen Zungen,
konnten betör'n die deutsche Meute,
ist ihnen jetzt sogar gelungen,
dass Macht ist wieder ihre Beute.
Genauso wie in alten Tagen
stempeln sie heut' als rechtsextrem,
Bürger, die es nur leise wagen,
dem Machtanspruch entgegensteh'n.

Wollen Demokratie bewahren,
in Wahrheit meinen sie die nie,
wollen sie wie in früh'ren Jahren
herrschen mit roter Despotie.
Drum achte Bürger, wer so laut,
herumprotzt als Antifaschist,
hat sich den Titel nur geklaut,
er ist und bleibt ein Stalinist.

Impressum
Adresse: Andreas Wild MdA (2016-2021)
Jungfernstieg 4 b
12207 Berlin
Telefon: 030-209677555
Email: wild@staatsreparatur.de

Die Stadautobahn - Berliner Lebensart



Möglicher Autobahn-Neubau:

gelb: überirdisch, gepunktet: Tunnel
nat zeigte wenig Standhaftigkeit, weil er das Geschrei der Protestierer mit den Wünschen und Bedürfnissen der produktiven und Steuern zahlenden Bürger verwechselte. Ein Teil der damals geplanten Weiterführung der A 103 in die Innenstadt wurde später mit dem Tiergartentunnel vom Landwehrkanal zum Hauptbahnhof doch noch realisiert. Fehlen tut hier allerdings eine leistungsfähige und kreuzungsfreie Verbindung vom Kreuz Schöneberg zur Tunneleinführung. Ich erinnere mich, dass die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Kreuzberg den Beschluß faßte, ihren Bezirk zur „Atomwaffenfreien Zone“ zu erklären. Von ähnlicher Relevanz ist der Beschluß der BVV Tempelhof-Schöneberg, die A 103 „zurückbauen“ zu wollen. Die Bundesautobahn ist, wie der Name schon sagt, eine Bundesstraße und fällt daher gar nicht in die Entscheidungskompetenz der BVV.

Auch die A 104 soll nach dem Willen der BVV Steglitz-Zehlendorf abgebaut werden. Die 1.384 Meter lange Strecke endet zurzeit in der Schildhornstraße und erreicht nicht den eigentlich beabsichtigten Anschluß an die A 103 an der Filandastraße. Sie hätte dann eine Länge von etwa 3 Kilometern. Der rot-rot-grüne Senat hat in seiner Koalitionsvereinbarung aber sogar einen schrittweisen Rückbau von A 103 und A 104 beschlossen. Dabei wäre eine unterirdische Weiterführung der A 104 bis zur Anschlussstelle Filandastraße notwendig, sinnvoll, machbar und auch finanzierbar.

Wir sollten uns kompromißlos zu den Interessen der Autofahrer bekennen und eine Vollendung des Berliner Autobahnnetzes vorantreiben. Ich bin dafür, den Bauabschnitt 17 der BAB vom Treptower Park zur Frankfurter Allee und weiter zur Storkower Straße unverzüglich zu beginnen.

Andreas Wild

In Berlin begann eine visionäre sozialdemokratische Stadt- und Landesregierung in den 50er-Jahren nicht nur mit einem großzügigen Ausbau der U-Bahn, sondern im Anschluß an die bereits bestehende „AVUS“ wurde mit dem Bau eines Innenstadtrings – heute A 100 – begonnen. 1958 wurde der Abschnitt Kurfürstendamm–Hohenzollerndamm eröffnet. Zunächst als Halbring gedacht, sollte nach einer möglichen Wiedervereinigung der Stadtring komplettiert werden. Bis 1981 konnte man als Kraftfahrer bereits vom Wedding (Seestraße) bis Tempelhof (Gradestraße) kreuzungsfrei gelangen. Mehrere Tangenten sollten aus den Außenbereichen – ähnlich wie die AVUS im Südwesten der Stadt – Kraftfahrer unbehindert auf den Stadtring führen. Allein von der Westtangente wurden in Westberlin einige Teile gebaut.

Im Zuge der vom Bund finanzierten Autobahn Berlin-Hamburg gab es das Erfordernis, eine Nordtangente vom Außenring zum Stadtring A 100 zu bauen. Proteste und Prozesse von Autobahnhasern und selbsternannten Umweltschützern verzögerten die vollständige Fertigstellung um einige Jahre bis 1987 – verhindert haben sie sie indessen nicht. Die Wiedervereinigung bot Gelegenheit, auf dem früheren Todesstreifen vom Autobahndreieck Neukölln eine Verbindung zum Flughafen BER und dem Außenring zu schaffen. Erstaunlicherweise konnte dieses Vorhaben von 1997 bis 2010

ohne große Proteste realisiert werden. Im Nordosten blieb die A 114 bislang unvollendet. Vom Dreieck Pankow aus endet sie irgendwo im Stadtgebiet und behindert so die in Richtung Prenzlau und Stettin Reisenden erheblich. Zu Zeiten der DDR fehlte allerdings auch das Geld für einen Weiterbau. Im Zuge der notwendigen Vollendung des Stadtrings A 100 vom Wedding nach Pankow wäre dann ein Anschluß zur A 114 auszuführen. Vom BER führt noch ein kurzes Stummelstück vom Südosten Richtung Stadtgrenze. Diese A 117 könnte eines Tages den Stadtteil Köpenick an den Außenring anschließen.

Damit sind wir beim leidigen Thema Westtangente und den beiden Bundesautobahnen A 103 und A 104 angelangt. Die regierende SPD hatte in den 60er Jahren zusätzlich zum Stadtring jeweils eine Nord-, Süd-, Ost- und Westtangente vorgesehen. Die ge-

Kompromißlos zu den Interessen der Autofahrer bekennen!

plante A 105, A 106 und A 107 wurden nicht einmal begonnen und konnten es teilweise auch gar nicht, weil sie auch über Ostberlin führen. Im Zuge der Zuwanderung linker und linksextremer Wehrdienstverweigerer, Weltverbesserer und Studenten formierten sich diverse Protestbewegungen, die jedem Mißvergnügten Platz und Gehör verschafften. Der Berliner Se-