

BVV Lichtenberg  
Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen  
Henriette van der Wall

### **Begründung des Antrags zur schienengebundenen Nahverkehrstangente DS0783-VI auf der BVV vom 27. März 2008**

Sehr geehrter Herr Vorsteher, sehr geehrte Mitglieder der Bezirksverordnetenversammlung, sehr geehrte Gäste!

Die autogerechte Stadt – diesem Credo der 60er und 70er Jahre frönen die Bestrebungen, die A 100 zu verlängern sowie zwischen Tierpark, Gärten und Siedlungen nun auch noch eine Straße von überregionaler Bedeutung zu bauen. Wie schon so oft frage ich mich: Glauben diejenigen, die das fordern, daran, dass sich damit die bestehenden Probleme wirklich lösen lassen?

Es ist richtig, dass die Verkehrssituation in Karlshorst für die Anwohner unerträglich geworden ist. Es ist aber ebenso richtig, dass die Verlagerung des Autoverkehrs zu einer erhöhten Belastung der Anwohner in Biesdorf führen sowie weiteren Verkehr in die Stadt ziehen würde. Daraus lässt sich unschwer die Schlussfolgerung ableiten, dass der Bau von Straßen keine wirkliche dem Menschen und der Umwelt dienende Alternative darstellt.

Wenn dann auch noch die vom zuständigen Stadtrat des öfteren erwähnte Studie, die der Senat in Auftrag gegebenen hatte, zu dem Ergebnis geführt hat, dass das Verkehrsaufkommen den Bau dieser TVO nicht rechtfertigen würde, dann sollten wir uns doch alle freuen!  
**Darüber freuen, dass wir hier die Chance haben, eine zukunftsfähige Lösung zu schaffen.** Und das bedeutet, sich nach einer wirklichen Alternative umzusehen.

Ein großer Anteil des Verkehrsaufkommens wird vom Durchgangsverkehr verursacht. Das bedeutet, jede Lösung, ob Straße oder Schiene, ist an dieser Stelle von überregionaler Bedeutung. Und in der Berücksichtigung der überregionalen Zusammenhänge kann auch nur eine wirklich zukunftsfähige Lösung liegen. Dieser Anforderung entspricht der Bau einer TVO überhaupt nicht!

Bei einer überregionalen Lösung müssen alle Verkehrsmittel in ihrem Zusammenhang betrachtet und gegeneinander abgewogen werden. Und hier liegt auch der Schwachpunkt im Antrag der CDU. Auch das Argument, durch Lärmschutzwände zum Umweltschutz beizutragen, ist fadenscheinig. Lärmschutzwände verhindern keine Umweltbelastung, sondern lenken sie nur um und werden den wirklichen Anforderungen der Zeit in keiner Weise gerecht. So gewinnt in der gegenwärtigen Klimadebatte die Verlagerung von Güter- und Personenverkehr von der Straße auf die Schiene sowohl im europäischen als auch im Regionalverkehr immer mehr an Bedeutung. Dabei spielt der Eisenbahnknoten Berlin im Transeuropäischen Netz, für den Fernverkehr ins Bundesgebiet sowie für den Schienen-Regionalverkehr zwischen den Bundesländern Berlin und Brandenburg eine bedeutende Rolle.

Deshalb sollen in den nächsten Jahren mehr als 2,5 Mrd. € in die Schieneninfrastruktur in und um Berlin investiert werden. Dazu gehören der Flughafen Schönefeld, der Nord-Süd-Tunnel für die S 21, der Bahnhof Ostkreuz, die Heidekrautbahn in Karow, die Hamburger Bahn – Spandau – Falkensee – Nauen, der Bahnhof Olympiastadion und die Dresdner Bahn sowie die Verbesserung der Umsteigesituation auf der Strecke Berlin- Frankfurt/Oder.

Dabei muss man ebenfalls feststellen, dass zwischen Berlin und Brandenburg und dem Bund bei der Verkehrsplanung auf Verwaltungsebene nur formale und keine ziel- und lösungsorientierte Zusammenarbeit stattfindet. Ähnliches gilt für die Zusammenarbeit zwischen den Ressorts für Verkehr, Stadtentwicklung und Landschaftsplanung. Dadurch werden besonders im Verflechtungsraum beider Länder umweltverträgliche und kostengünstige Lösungsmöglichkeiten verspielt.

Nun fragt sicherlich manch einer, wo findet man eine Alternative? Die Antwort ist – man braucht sie nicht mehr zu suchen, da sie seit dem Herbst des Jahres 2007 vorliegt als „**Grünes Zielnetz Berlin-Umland 2020**“.

Wer nun denken mag, dass es sich hier um eine grüne Spinnerei handelt, den kann ich beruhigen. Den Anlass für die Erarbeitung hat das Brandenburgische Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) im Frühjahr 2007 geliefert, indem es aufforderte, sich an der Erarbeitung des „Landesnahverkehrsplanes Brandenburg“ (LNV) im Dialogverfahren zu beteiligen. Dieser Einladung waren Fachleute verschiedener Gebiete, wie Verkehrsplanung, Stadt- und Regionalplanung, der Volkswirtschaft, der Eisenbahn-Betriebstechnologie, der Fahrzeugtechnik sowie der Energiewirtschaft gefolgt. Ihr Gesamtkonzept basiert auf verschiedenen Studien, die dazu zuvor im Raum Berlin/ Brandenburg durchgeführt worden waren. Das „Grüne Zielnetz 2020 Berlin – Umland“ wurde in mehreren Szenarien und Varianten hinsichtlich der Effizienz konzipiert und berechnet.

Aus der Liste der dadurch möglichen Verbesserungen möchte ich hier nur einige nennen:

1. optimale Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und Ergänzung durch effektive Lückenschlüsse, die sich u.a. für den Bahnhof Lichtenberg günstig auswirken
2. wesentliche Verlagerungen von der Straße auf die Schiene, die zeitlich früher und mit höherem Anteil als mit den geplanten Maßnahmen erfolgen können
3. Verknüpfungen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
4. Nutzung der Eisenbahnkreuze als Umsteigebahnhöfe, z.B. das Wuhlheider Kreuz
5. Erhöhung der Durchlassfähigkeit der Kreuze für Fern-, Güter- und Regionalverkehr und Stabilisierung der Fahrpläne durch kreuzungsfreie Verkehrsführung.

In diesem Gesamtkonzept wird die schienengebundene Nahverkehrstangente durch die 2-gleisige elektrifizierte Schieneninfrastruktur am Berliner Außenring (BAR) gebildet. Zwischen dem Flughafen Schönefeld BBI über das Biesdorfer Kreuz bis Birkenwerder kann eine zeit- und kostengünstige Tangentialverbindung im 15-min-Takt zum Nutzen für Brandenburg und Berlin geschaffen werden. Außerdem werden Ostbrandenburger Städte durch Umsteigemöglichkeiten am Karower Kreuz, am Ostkreuz und dem integrierten Bahnhof Lichtenberg miteinander verbunden.

Dieses „Grüne Zielnetz Berlin – Umland 2020“ entspricht den oben genannten Anforderungen an eine überregionale, dem Klimaschutz dienende Verkehrslösung, die den prognostizierten Verkehrsaufkommen und Verkehrsströmen im Personen- und Güterverkehr gerecht wird und durch ihre Attraktivität den Anteil des ÖPNV erhöhen hilft. Der im Antrag enthaltene Vorschlag für die schienengebundene Nahverkehrstangente ist Bestandteil dieses umfassenden Konzeptes einer Verkehrslösung für Berlin und sein Umland.

Mit dem aufgezeigten alternativen Konzept können sogar wesentlich größere und zeitlich frühere Effekte erzielt werden, als mit den von den Verwaltungen geplanten Maßnahmen.

Durch die darin enthaltenen sinnvollen Lösungen können zum Beispiel mehr Pendler zeitlich früher zum Umsteigen vom Auto auf die Schiene bewogen werden. Außerdem könnten langfristig mehr als 350 Mio. € Investitionen eingespart und zum Beispiel für soziale Projekte ausgegeben werden.

Aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes ist kurzfristiges und konzertiertes Handeln auf allen politischen Ebenen erforderlich.

Tragen Sie mit Ihrer Zustimmung zu dem Antrag dazu bei, dass das „Grüne Zielnetz Berlin - Umland 2020“ von allen zuständigen Stellen im Berliner Senat, dem Ministerium für Verkehr, der Deutschen Bahn AG und weiteren zuständigen Stellen diskutiert wird und legen Sie damit den Grundstein für die Umsetzung einer Verkehrslösung, die die Attribute dem Menschen und der Umwelt dienend gerecht wird, so dass kommende Generationen mal sagen können: Zwei Mal in der Verkehrsgeschichte von Berlin wurden Lösungen geschaffen, die vorbildlich für andere Großstädte sind: Das erste Mal um die Wende zum 20. und das zweite Mal zu Beginn des 21. Jahrhunderts!