

■ Aktuell

Reiseverkehr zwischen der DDR und der BRD bzw. Berlin (West)

aus SIGNAL 01/1990 (Februar 1990), Seite 6-8 (Artikel-Nr: 10001204)

Grüne Partei der DDR, Bezirksverband Berlin Grüne Liga, Bezirksarbeitskreis Verkehrsökologie

Wir begrüßen prinzipiell die Öffnung der Grenzen für alle DDR-Bürger als wichtigen Schritt zur Achtung der Menschenrechte in unserem Land. Jedoch ist festzustellen, daß sich aus der unzureichenden Vorbereitung der Maßnahmen eine Reihe von negativen Wirkungen ergeben, die es schnell zu minimieren gilt. Dazu gehören neben ökonomischen Belastungen auch Auswirkungen auf die Umwelt. So wurde in der DDR in der ersten Woche der neuen Regelung die 1,7-fache Menge an Vergaserkraftstoff als üblich verkauft und mit Sicherheit auch verbraucht. In grenznahen Regionen, insbesondere in Berlin, wurde speziell an den Wochenenden 11./12.11. und 18./19.11. in bisher nicht erlebter Weise deutlich, daß eine Politik, die de facto das Auto als Personenverkehrsmittel favorisiert, in die Sackgasse führen muß. Einerseits kam es zu Staus bisher ungekannten Ausmaßes an Grenzübergängen und in grenznahen Städten, verbunden mit enormer Luftbelastung, andererseits zeigten sich die öffentlichen Verkehrsmittel dem Ansturm in keiner Weise gewachsen. Wir fordern daher schnelle Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehrs.

- Einsatz zusätzlicher Reisezüge zwischen der DDR und der BRD bzw. Westberlin. Dabei sollten auch die bisher vom Reiseverkehr weniger genutzten Übergänge Marienborn - Helmstedt und Ellrich - Walkenried genutzt werden. Züge nach Berlin (West) sollten, soweit das die Kapazität der dortigen Fernbahnhöfe erlaubt, über Potsdam bzw. über Staaken direkt nach Westberlin einfahren, um die Bahnhöfe Schönefeld, Lichtenberg und Friedrichstraße zu entlasten. Der Wagenpark für zusätzliche Züge in die BRD muß zu einem weitaus größeren Teil als üblich von der DB gestellt werden, da die DR an ihrer Kapazitätsgrenze arbeitet. Ein Verzicht auf finanzielle Verrechnung wäre eine wirkungsvolle Hilfsmaßnahme.

In Berlin-Mitte sind, soweit dies der Bauzustand zuläßt, weitere Übergänge zu den von der BVG betriebenen S- und U-Bahn-Stationen zu eröffnen, z.B. am Potsdamer Platz, Stadtmitte, Alexanderplatz, Rosenthaler Platz usw.

Von großer Bedeutung ist die Schließung von Lücken im Netz des ÖPNV: - Anlage von S-Bahnsteigen auf beiden

Seiten des Grenzübergangs Bornholmer Straße, - Verlängerung der U-Bahn-Linie 1 zum S-Bf. Warschauer Straße,

Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 zum Bahnhof und Flughafen Schönefeld,

Verlängerung weiterer S-Bahn-Linien ins Umland mit Anschluß an vorhandene Vorortbahnen (z.B. Potsdam, Hohen Neuendorf).

Mittelfristig ist der Wiederaufbau zur Zeit stillgelegter Strecken mit grenzüberschreitender Verlängerung erforderlich. Beim gegenwärtigen Wiederaufbau des Südringes scheint es sinnvoll, die Endstation nach Baumschulenweg zu verlegen, da hier ein Bahnsteig dafür freigemacht werden kann. Auch über die anderen ehemals vorhandenen durchgehenden S-Bahn-Verbindungen sowie den U-Bahn-Abschnitt Otto-Grotewohl-Straße - Gleisdreieck ist nachzudenken. Zur Entlastung der

U-Bahn-Linie 7 und besseren Anbindung des Flughafens Schönefeld scheint eine neue S-Bahn-Strecke Tempelhof - Britz - Schönefeld auf der ehemaligen Neukölln-Mittenwalder-Eisenbahn überlegenswert.

Auch das Verlängern von Straßenbahnlinien zumindest bis zu wichtigen Schnellbahnstationen ist in Betracht zu ziehen, u.a. am Übergang Bornholmer Straße. Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs bringt nur dann Effekte im Hinblick auf ein Stehenlassen des Autos, wenn er für DDR-Bürger schwinglich ist. Selbst beim Kurs von 1:1 kostet für eine vierköpfige Familie ein Ausflug mit je einmaligem Umsteigen beim Preis von 2,70 bis 2,90 so viel, wie eine Tankfüllung in der DDR. Eine permanente Überflutung von Berlin (West) mit Fahrzeugen aus der DDR wäre die Folge. Wir schlagen vor, im Zuge einer Neuordnung des Subventionssystems in der DDR zu überlegen, daß ein Nulltarif für Straßenbahnen und Busse im Nahverkehr, bei Beibehaltung des billigen Zonentarifs für Schnellbahnen, als Investition möglich ist. Dies gäbe auch den Verantwortlichen in der BRD und Berlin (West) die Handhabe für Null- bzw. Billigtarife für DDR-Bürger.

Im Verkehr zwischen der DDR und der BRD gilt es vordringlich, weitere und bessere Eisenbahnverbindungen anzubieten. Dazu sind auch Lücken im Eisenbahnnetz wieder zu schließen. Zusätzliche direkte Transitverbindungen von Berlin (West) nach Lübeck, Bremen und in den Harz könnten angeboten werden.

Es gilt, ein Netz von Schnellzugstrecken zwischen der DDR bzw. Westberlin und der BRD so auszubauen, daß generell eine höhere Reisegeschwindigkeit, eine höhere Durchlaßfähigkeit und eine größere Bequemlichkeit als gegenwärtig erreicht werden. Derartige Maßnahmen tragen insgesamt zu einer Attraktivitätssteigerung der Bahn im Transitverkehr und im Verkehr zwischen beiden deutschen Staaten bei. Sie kommen aber auch den DDR-Bürgern im Binnenverkehr zugute. Nicht zuletzt werden so auch Voraussetzungen für einen erhöhten Warenaustausch über die Schiene geschaffen.

Nach unseren Auffassungen haben derartige in die Breite gehende Maßnahmen Vorrang vor dem Ausbau einer Hochgeschwindigkeitstrasse, die den Bürgern der DDR nicht und den Bürgern der BRD und Westberlins nur in einer Richtung zugute kommt. Folgende Strecken sind besonders bedeutsam:

Stralsund - Lübeck, Berlin - Hamburg, Berlin - Magdeburg - Braunschweig - Hannover, Berlin - Erfurt - Frankfurt am Main, Berlin - Halle - Jena - Nürnberg, Berlin - Leipzig - Plauen - München, Dresden - Leipzig - Halle - Hannover, Cottbus - Leipzig - Erfurt - Frankfurt am Main, Görlitz - Dresden - Plauen - Nürnberg.

Dabei ist zu bedenken, ob zur Entlastung wichtiger, z.T. überlasteter Magistralen parallele Strecken ausgebaut werden, z.B.: Berlin - Belzig - Sangerhausen - Erfurt (Entlastung für Berlin - Halle - Erfurt), Berlin - Halberstadt - Hannover (Entlastung für Halle - Magdeburg - Hannover). Diese Entlastungsstrecken würden zugleich effektives Bauen ohne Einschränkungen auf dem vorhandenen Hauptnetz und dessen nachfolgende Rekonstruktion ermöglichen.

Aufgrund des erweiterten Angebotes an direkten Übergängen zum ÖPNV im Berliner Zentrum (siehe 2.) und der Überlastung des Straßennetzes sind die Kapazitäten der Übergänge für Pkws nicht mehr zu erweitern. Neue Übergänge, wie möglicherweise am Brandenburger Tor, sollten Fußgängern und Radfahrern vorbehalten bleiben. Es wäre zu prüfen, ob der zentral gelegene Grenzübergang Heinrich-Heine-Straße wirklich der geeignetste für den Lkw-Verkehr ist. in Abhängigkeit von den

Fahrzeugstandorten in Berlin-Johannisthal und Berlin-Buchholz sowie den konkreten Güterströmen sind ggf. andere Übergänge für den Lkw-Verkehr zu öffnen.

Wir wenden uns gegen Pläne zum Ausbau des Stadtautobahnnetzes in Richtung DDR-Territorium. Dies gilt insbesondere für Überlegungen, den südlichen Ring in Richtung Treptow auszubauen. Das Projekt für den neuen Autobahnzubringer im Raum Großbeeren (Übergang Schichauweg) ist vorläufig einzustellen. Der Weiterbau darf erst nach einer Analyse unter den neuen Bedingungen erfolgen. Dabei ist die mögliche Nutzung anderer Übergänge im Zuge vorhandener Straßen (z. B. F96, F101, F2) zu bedenken, die für den Transitverkehr freizugeben wären. Hierbei ist auch die Verbesserung des Eisenbahntransits (siehe 7, und 8.) zu berücksichtigen. Eine Öffnung aller Grenzübergänge für den Transitverkehr, insbesondere der innerstädtischen sowie der Glienicker Brücke, lehnen wir wegen der unnötigen Mehrbelastung städtischer Bereiche ab.

Wir wenden uns entschieden gegen Pläne zum Ausbau des Berliner Raumes zu einem europäischen Luftverkehrsknoten. Wir sehen die Gefahr, daß eine Erweiterung der Flughafenkapazität außerhalb der Stadt nicht die von uns gewünschte Entlastung des innerstädtischen Flughafens Tegel, sondern eine nennenswerte Erweiterung des Flugverkehrs im Berliner Raum durch Umverlagerung transkontinentaler Flüge aus dem überlasteten westeuropäischen Luftraum bewirken würde. Unter diesem Aspekt ist das Projekt eines neuen Großflughafens am Rande Berlins gründlich zu prüfen. Vorrangige Ziele müssen die Verbesserung des Eisenbahntransits, die bessere Anbindung des Flughafens Schönefeld und die optimale Nutzung der dortigen Möglichkeiten und technischen Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen sein. Intensive Zusammenarbeit sowie finanzielle oder materielle Zuwendungen zur Verbesserung der Umweltschutz-, Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur sollten beispielgebend sein für eine ernst gemeinte Zusammenarbeit im europäischen Haus, die nicht auf Ausdehnung von Einfluß und Macht orientiert ist.

Die nebenstehende Stellungnahme wurde in den ersten Dezembertagen des vergangenen Jahres verfaßt. Einige Vorschläge sind inzwischen realisiert, z.B. die Öffnung des U-Bahnhofes Rosenthaler Platz auf der U8 als Grenzübergang, die Öffnung des Brandenburger Tores und erste Direktzüge aus der DDR nach West-Berlin (s. [SIGNAL 10/89](#)). Dennoch hielten wir den Forderungskatalog für so interessant, auch als zeitgeschichtliches Dokument, daß wir ihn ungekürzt dokumentiert haben. Viele Vorschläge entsprechen denen der IGEB vom 9. November. Abweichende Positionen gibt es bei den U-Bahn- und den Tarif-Wünschen: Die IGEB ist gegen eine Verlängerung der U7 über Rudow hinaus und fordert stattdessen die S-Bahn, und die IGEB war noch nie für den Nulltarif Denn es gibt noch umweltfreundlichere Verkehrsarten als Bahnen und Busse: Radfahren und Zu-Fuß-Gehen. Deshalb müssen diese stets billiger sein als der ÖV, was beim Nulltarif nicht möglich ist.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001204>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten