



viv e.v., Schlüterstr.37, 10629 Berlin

**verkehrspolitischer informationsverein
e.v.**

Schlüterstraße 37
10629 Berlin

Tel.: 030 / 69 51 22 44
E-mail: post@vivev.de
Internet: www.vivev.de
und auf Facebook

**„Niemand hat die Absicht Lücken im Verkehrsnetz zu schließen...“
Viv e.V. zeigt teilungsbedingte Netzlücken auf und schlägt kompakte
Maßnahmenliste zum Lückenschluss vor**

Anlässlich des 51. Jahrestags des Baus der Berliner Mauer am 13.08.2012 legt der verkehrspolitische informationsverein e.V. wie im Jahr zuvor eine Liste von finanziell reduzierten und auf das Wesentliche konzentrierten Infrastrukturinvestitionen im Raum Berlin vor. Dabei wurde dem Vereinsprinzip „wir machen das einfach“ gefolgt. Keine komplizierten Luxusmaßnahmen und auch keine planerischen Endlosschleifen, sondern Vorhaben, die möglichst schnell und mit vergleichsweise bescheidenem finanziellem Einsatz verkehrliche Wirkung entfalten.

1945 war das Verkehrssystem in und um Berlin durch Kriegseinwirkungen und folgenden Abbau für Reparationen erheblich in Mitleidenschaft gezogen. Trotz der zur Verfügung stehenden geringen Finanzmittel gelang es die Verkehrsverbindungen noch innerhalb des Jahres 1945 weitgehend wiederherzustellen. Die Teilung Deutschlands hat offensichtlich nachhaltiger Wirkungen als die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs. Auch 22 Jahre nach der Wiedervereinigung ist ein nicht unerheblicher Teil der 1961 unterbrochenen Verkehrsverbindungen immer noch auf der Warteliste. Einige in den 90er Jahren neu geplante Verbindungen harren ebenfalls noch der Verwirklichung.

Das noch immer Lückenschlüsse möglich sind, hat dieses Jahr die Durchbindung der Axel-Springer-Str. bis zur Leipziger Str. gezeigt. Ein Beispiel das auch bei anderen wichtigen Verbindungen Schule machen muss!

Der Vorsitzende des viv e.V., Alexander Kaczmarek abschließend: „Kaum zu glauben, dass 23 Jahre nach dem Fall der Berliner Mauer das Schienennetz immer noch Teilungsschäden aufweist! Die Stadtpolitik sollte Walter Ulbricht diesen späten Triumph nicht gönnen. Vielleicht ist das demnächst zu feiernde 25 Jährige Jubiläum des Mauerfalls Ansporn genug bei den Lückenschlüssen voranzukommen!“



Wir machen das einfach ...

Nach diesem Prinzip ergibt sich folgende Reihung (abgesehen von der ohnehin schon in Umsetzung befindlichen Tram zum Hauptbahnhof [Eröffnung 2013], der Dresdner Bahn [noch offen] sowie der U 5 zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor [Eröffnung 2019]):

1. Brommybrücke Friedrichshain-Kreuzberg

Wiederherstellung der zerstörten Brommybrücke als Fußgänger- und Radfahrerbrücke. Baukosten ca. 2,5 Mio EUR

2. Straßenbahn 63 Johannisthal - U-Bahnhof Zwickauer Damm

Die Trasse existiert entweder als Vorhaltemaßnahme oder als Industriebahn in der Straßenmitte schon heute. Entlang der Strecke sind wenig städtebauliche oder umwelttechnische Konflikte zu erwarten. Länge ca 2,6 km, ca. 15.000 Fahrgäste pro Tag, Baukosten ca. 26 Mio EUR (10 Mio EUR/km)

3. S-Bahn Spandau - Falkensee

Trasse ist freigehalten. Wirtschaftlichkeit wurde mehrfach erwiesen. Erschließung auch der Spandauer Großsiedlungen. Länge ca. 7,6 km, ca. 35.000 Fahrgäste pro Tag, Baukosten ca. 48 Mio EUR (6,3 Mio EUR/km)

4. S-Bahnlinie 11 Zehlendorf - Europarc Dreilinden

Nutzung der alten Stammbahntrasse für eine S-Bahn, die über die S1 bis zum Potsdamer Platz verlängert werden kann. Einleisige Streckenführung genügt, Trasse ist freigehalten. Neue Umlanderschließung, Möglichkeit für Park and Ride. Länge ca. 5,2 km, ca. 8.000 Fahrgäste/Tag, Baukosten ca. 29 Mio EUR (5,5 Mio EUR/km)

5. Nordbahn und Heidekrautbahn

Die Wiederherstellung der Regionalbahnstrecke Gesundbrunnen-Wilhelmsruh-Schönwalde (ca. 19 km) ist für ca. 26 Mio EUR zu erreichen (1,3 Mio EUR/km), nach Inbetriebnahme mit 5.000 Fahrgäste/Tag. Die Nordbahn von Gesundbrunnen-Birkenwerder (18,8 km) würde einleisig und ohne Bahnhofsneubau Birkenwerder ca. 188 Mio EUR kosten (10 Mio EUR/km).

Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie soll einfach und sinnvoll umzusetzende Verkehrsprojekte zur endgültigen Überwindung der Teilung auf dem Verkehrswege darstellen! Eine allgemeine Übersicht mit den generellen Prioritäten befinden sich im Anhang. Zudem sind dort alle noch an der ehemaligen innerdeutschen Grenze stillgelegten Bahnstrecken aufgelistet und verdeutlichen auch hier den immensen Nachholbedarf.

Infos: Patrick Steinhoff (Pressesprecher viv e.V.): Telefon 01746564420