

Antrag

**der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock, Frau Hensel, Sellin, Weiss (München)
und der Fraktion DIE GRÜNEN**

Verbesserung der Anbindung Berlins an das Bundesgebiet

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, zur grundlegenden Verbesserung im Eisenbahntransit zwischen Berlin und dem Bundesgebiet ein Konzept zur Netzmodernisierung umzusetzen und keinen Einzelstreckenneubau voranzutreiben.

Dies beinhaltet insbesondere die Umsetzung des folgenden Programms binnen fünf Jahren:

I. Stufe

- a) Elektrifizierung der Lücken auf der Süd-Relation über Probstzella (ca. 90 km). (Die Elektrifizierung der Strecke Seddin-Roßlau ist von der DDR bereits vorgesehen.),
- b) Elektrifizierung der Relation Berlin-Gutenfürst-Hof-Nürnberg folgt in Stufe 3,
- c) zweigleisiger Ausbau der Relation Hannover über Oebisfelde/Wolfsburg für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h.

II. Stufe

- a) Elektrifizierung der Relation Oebisfelde für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h (IC-Niveau),
- b) zweigleisiger Ausbau der Lücken zwischen Berlin und Hamburg für 160 km/h.

III. Stufe

- a) Ausbau des Schienennetzes, weitere Elektrifizierungen [wie z. B. I b)],
- b) Umbau des gesamten vorhandenen Netzes im Gebiet zwischen Berlin (West) und dem Bundesgebiet in den Stand der Technik.

Sofortprogramm

1. Behandlung der Berlin-Zugverbindung analog der IC-Verbindung im Bundesgebiet (IC-Vorrang),
2. Verzicht auf überlange Halte,
3. Taktverkehr zwischen Berlin und Hannover (2stündig),
4. Taktverkehr zwischen Berlin und Hamburg (3stündig),
5. Taktverkehr zwischen Berlin und Frankfurt (5stündig),
6. Taktverkehr zwischen Berlin und München (6stündig)
 - a) über Probstzella–Nürnberg,
 - b) über Gutenfürst–Hof–Regensburg,
7. Abschaffung von Lokwechseln an den Grenzen,
8. Speisewagen in jeden Berlin-Zug,
9. Einsatz moderneren Wagenmaterials,
10. Senkung der Fahrpreise durch Subventionen anstelle der Flugsubventionen,
11. Güterverkehr:

Der Gütertransport zwischen Berlin und dem Bundesgebiet und die Güterverkehre aus Osteuropa müssen verstärkt auf Schienentransport umgestellt werden.

Gerade im grenznahen Bereich treten durch den Transitverkehr erhebliche Belastungen für Mensch und Natur auf. Um weiteren Straßenbau zu vermeiden, ist eine Umschichtung erforderlich, die auch über Instrumentarien der Preisgestaltung der Deutschen Bundesbahn verfügen muß.

Bonn, den 23. Juni 1987

Frau Brahmst-Rock

Frau Hensel

Sellin

Weiss (München)

Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion

Begründung

Die Eisenbahn ist die grundlegende umweltschonende Alternative zu Flugzeug und Auto. Sie muß deshalb auf allen Ebenen eine Attraktivitätssteigerung zu Lasten der anderen Verkehrsmittel erfahren. Eine Verengung der Aufgaben der Eisenbahn auf Kurzreisen oder Geschäftsreisen darf deshalb nicht stattfinden.

Berlin muß Teil des internationalen europäischen Eisenbahnnetzes bleiben. Eine Reduzierung auf den Anschluß an das internationale Netz oder Berührung in nur einer Relation (Ost-West) wird dem keinesfalls gerecht.

Das Konzept des Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf Neubau-
strecken zwischen Berlin und Hannover wird den Erfordernissen
Berlins aus verschiedenen Gründen nicht gerecht.

Die von der Bundesregierung und dem Senat der Stadt Berlin
(West) ins Auge gefaßte Neubaustreckenkonzeption ist frühestens
in fünfzehn Jahren realisierbar. Hinzu kommen die wesentlichen
negativen ökologischen Folgen dieser Planung, im Gegensatz zur
Ausbaukonzeption. Die Konzeption von Bundesregierung und
Senat würde eine Summe von 3 bis 4 Mrd. DM binden. Gelder, die
in anderen Bereichen sinnvoller einzusetzen wären. Die Umset-
zung des 3-Stufen-Sofort-Programms würde hingegen lediglich
750 Mio. bis 1 Mrd. DM kosten. In den nächsten Jahren wird auch
die Förderung der Parallelverkehrsmittel wie Auto und Flugzeug
eher zu- als abnehmen. Die dadurch weiter verschlechterte
Marktsituation würde weiter negativ auf die Bahn wirken. Die
enormen Kosten der Planungen der Deutschen Bundesbahn lie-
ßen bei der späteren Preisgestaltung eine weitere Orientierung
auf den Geschäftsreiseverkehr befürchten. Um die Benutzung der
Schienenverbindung zwischen Berlin und Hannover für „Normal-
bürger“ bezahlbar zu machen, wären Subventionen unerlässlich.
Des weiteren bestehen begründete Vorbehalte gegen das
geplante westeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz, das letzt-
lich nur aus Prestigegründen errichtet und betrieben werden soll.
Die Errichtung von Hochgeschwindigkeitsnetzen geht gänzlich
an den täglichen Verkehrsbedürfnissen von 80 % der bundes-
deutschen Bahnbenutzer vorbei. Weiterhin sind flankierende
Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Eisenbahn, ins-
besondere im Berlin-Verkehr, dringend notwendig:

- Stopp des Bundesfernstraßenbaus,
- Tempo 100 auf Autobahnen,
- Tempo 80 auf Landes- und Bundesstraßen,
- Tempo 30 im Innerortsbereich,
- kein weiterer Ausbau der Transitautobahnen zwischen Berlin
und dem Bundesgebiet,
- Umlegung der tatsächlich durch das Auto verursachten Kosten
auf die PKW-Halter,
- Erhöhung der Mineralölsteuer durch eine ÖPNV-Umlage,
- Abschaffung von Flugpreis-Subventionen (100 Mio. DM 1986)
und der Übernahme der Straßenbenutzungsgebühren (50 Mio.
DM 1986), dagegen Gewährung von Beihilfen für Bundesbahn-
fahrkarten von und nach Berlin.

