Antrag 187/II/2022
Abt. 10/06 (Kaulsdorf- und Mahlsdorf-Nord)
Der Landesparteitag möge beschließen:

Empfehlung der Antragskommission
Annahme (Konsens)

Ausbau der Ostbahn für den Güterverkehr – Belange der Marzahn-Hellersdorfer/innen berücksichtigen

Das Bezirksamt von Marzahn-Hellersdorf, der Senat von Berlin und die Berliner Aufsichtsratsmitglieder bei der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH werden aufgefordert, bei der Deutschen Bahn, der NEB und dem Bund darauf hinzuwirken, dass in ihren eigenen Planungen sichergestellt wird, dass

1. durch ein Planungsbüro die Auswirkungen des anwachsenden Verkehres identifiziert und geeignete Schutzmaßnahmen aufgezeigt und umgesetzt werden,
2. beim Ausbau des Personenverkehres auf der Ostbahn die Bewohnerinnen und Bewohner von Marzahn-Hellersdorf in Bezug auf das Verkehrsangebot im hohen Maße berücksichtigt werden,
3. wirksame Maßnahmen (Lärmschutzwände, Elektrifizierung etc.) ergriffen werden, die die Anwohnerinnen und Anwohner vor den (gegenwärtigen und zukünftigen) zusätzlichen (CO2-, Feinstaub-, Lärm-) Emissionen – gerade mit Blick auf den zusätzlichen und im Vergleich zu den Personenzügen schwereren Güterverkehr sowie Erschütterungen – unmittelbar an der Strecke schützen,
4. die Bahnübergänge im Sinne der Verkehrssicherheit mit Blick auf die höhere Streckenbelastung überprüft und – zum Beispiel am Bahnhof Kaulsdorf – ausgebaut werden.

Begründung

Deutschland hat sich verpflichtet, bis 2045 klimaneutral zu sein. Bis 2030 müssen im Personen- und Güterverkehr ehrgeizige Zwischenziele für den Verkehrssektor erreicht werden. Die klimafreundliche Eisenbahn spielt dabei im Personen- und im Güterverkehr eine Schlüsselrolle.

Nach Jahren einer diesbezüglichen verkehrspolitischen Zurückhaltung haben die Länderregierungen den Bedarf der Modernisierung und des Ausbaus der der Ostbahn (Berlin – Kostrzyn/Polen) erkannt und treiben diese nun intensiver voran.

Während in den vergangenen Jahren vorrangig auf die Strecke des RE1 (Berlin – Frankfurt/Oder) gesetzt und bei der Ostbahn nur geringfügige Verbesserungen vorgenommen wurden, kommt der Personenverkehr auf der RE1-Strecke („Schlesische Bahn“) infolge von Taktverdichtungen einerseits und der Güterverkehr infolge erfolgreicher Industrieansiedlungen (E-Automobilwerk und weitere) an die Kapazitätsgrenzen. Diese Erfolgsgeschichte führt zu der Suche nach Alternativen.

Eine gut ausgebaute Strecke Berlin-Küstrin könnte hier sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr Entlastung bieten. Die Länder und der VBB wollen die Regionalbahnlinie 26 von Berlin über Müncheberg (Mark) bis nach Polen durchgehend zweigleisig ausbauen und vollständig elektrifizieren. Die Züge sollen auf der Verbindung dann bis zu 160 Kilometer pro Stunde erreichen können.
Die Ostbahn auszubauen ist richtig, dabei müssen die Belange der Bevölkerung von Marzahn-Hellersdorf in den Blick genommen werden.