

Beschlussempfehlung

Ausschuss Öffentliche Ordnung, Verkehr und Verbraucherschutz

Ursprungsdrucksachenart: Antrag,
Ursprungsinitiator: Fraktion der SPD

Beratungsfolge:

09.06.2010	BVV	BVV/34/VI	überwiesen
07.07.2010	BVV	BVV/35/VI	
22.06.2010	OrdVerk BVV	OrdVer/72/VI	ohne Änderungen im Ausschuss beschlossen

Betreff: Kein Turmbahnhof am "Karower Kreuz"

Die BVV möge beschließen:

Die BVV des Bezirks Pankow vertritt die Auffassung, dass der Bau eines so genannten Turmbahnhofes im Bereich des Karower Kreuzes verkehrspolitisch sinnwidrig und mit erheblichen Nachteilen für den Bezirk verbunden ist.

Das Bezirksamt wird ersucht, sich gegenüber dem Land Brandenburg, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, der Deutschen Bahn AG sowie der S-Bahn Berlin dafür einzusetzen, dass sämtliche Planungen zur Realisierung diese Bahnhofes eingestellt und das Vorhaben insgesamt aufgegeben wird.

Das Bezirksamt wird weiterhin ersucht, keinerlei Planungen für den Bau des so genannten Turmbahnhofes zu unterstützen oder durchzuführen, insbesondere keine Bebauungspläne und keine Straßenplanungen.

Der StEP Verkehr von Berlin ist entsprechend anzupassen.

Abstimmungsergebnis des Ausschusses:
JA 4/ NEIN 6/ Enthaltungen 4

Berlin, den 24.06.2010

Einreicher: Ausschuss Öffentliche Ordnung, Verkehr und Verbraucherschutz
BV Wolfram Kempe, Ausschussvorsitzender

Begründung siehe Rückseite

Ergebnis:

_____ beschlossen
_____ beschlossen mit Änderung
_____ abgelehnt
_____ zurückgezogen

Abstimmungsverhalten:

_____ EINSTIMMIG
_____ MEHRHEITLICH
_____ JA
_____ NEIN
_____ ENTHALTUNGEN

_____ überwiesen in den Ausschuss für
_____ zusätzlich in den Ausschuss für
_____ und in den Ausschuss für

federführend

Begründung der Beschlussempfehlung:

Die Antragsinitiatoren stellten ihr Anliegen im Ausschuss umfassend und mit vielen, über die Antragsbegründung hinausgehenden Informationen detailreich dar. In der sich daran anschließenden Debatte gelang es ihnen jedoch nicht, eine Mehrheit des Ausschusses von ihren Vorbehalten gegen einen Turmbahnhof zu überzeugen. Insbesondere bemängelte die Mehrheit, dass Argumente, die für ein solches Vorhaben sprächen, nicht ebenso dargestellt worden seien, so dass sie sich nicht zu einer umfassenden Abwägung von Vor- und Nachteilen in der Lage sah.

Bei 4 Ja-Stimmen gegen 6 Nein-Stimmen bei 4 Enthaltungen empfiehlt der Ausschuss der BVV darum die Ablehnung der Drucksache.

Begründung des Ursprungsantrages:

Im unmittelbaren fußläufig erreichbaren Einzugsbereich wohnen ca. 3.000 Personen (Beantwortung der Kleinen Anfrage VI-0505), so dass von 1.000 hier ein- und aussteigenden Fahrgästen ausgegangen wird. Weitere 5.000 Personen könnten den Bahnhof zum Umsteigen benutzen. Dabei wird jedoch nicht berücksichtigt, dass es sich nicht um einen echten Kreuzungsbahnhof handelt. Die Linien RE 5 und RB 12 fahren hier nur deshalb vorbei, weil die im Einigungsvertrag vereinbarte Wiederherstellung der Nordbahn über Frohnau bisher ausgeblieben ist. Insofern würden hier ohne die beiden deutschen Staaten und die Teilung Berlins wahrscheinlich nur S-Bahnen aus und nach Bernau sowie der Regionalverkehr aus und in Richtung Eberswalde verkehren.

Bei den für die nächsten zwölf Jahre bereits bestellten Regionalverkehrsleistungen ist außerdem zu berücksichtigen, dass die RE 5 und die Regionalbahn von Lichtenberg nach Eberswalde nicht am Kreuzungsbahnhof anhalten könnten, da sie weiter über die Außenkurven verkehren würden. Gleiches gilt für die S-Bahnlinie 8, die Pankow mit Hohen Neuendorf verbindet; auch sie fährt über eine Außenkurve. Umsteigemöglichkeiten bestünden somit von der RB 12 (Templin–Lichtenberg) auf den RE 3 und umgekehrt, die jeweils nur im 1-Stunden-Takt verkehren. Ob jedoch die Verbesserung der Verbindung zwischen Oranienburg und Eberswalde/Bernau den hohen Investitionsaufwand rechtfertigt, muss bezweifelt werden. Selbst wenn doch noch von diesem Bahnhof aus eine Verbindung zum Flughafen Schönefeld/BBI geschaffen werden sollte, würde diese den angestammten Fahrwegen widersprechen. Ob eine vsl. einmal die Stunde verkehrende Regionalbahn zur Umlenkung der Verkehre geeignet sein dürfte, muss anhand des im 15-Minuten-Takt verkehrenden Flughafenexpresses ebenfalls verneint werden.

Insofern würde mitten im „Nichts“ ein Bahnhof entstehen, für den Investitionskosten von 11,0 Mio. € angesetzt werden. Diese Summe darf als zu niedrig eingeschätzt werden, da die verkehrliche und vor allem rettungstechnische Erschließung bisher unterschätzt wird, denn bisher existiert überhaupt keine straßenseitige Anbindung. Zu beachten ist, dass es vier Außenkurven gibt, die es zu unter- oder überqueren gilt. Diese aufwändige Erschließung führt gleichzeitig zur Zerstörung ruhiger Einfamilienhausgebiete. Aufgrund des Straßenausbaubeitragsgesetzes ist zudem davon auszugehen, dass die Anwohner für den von ihnen sicherlich abgelehnten Ausbau ihrer ruhigen Erschließungsstraßen in Zubringerstraßen auch noch beitragspflichtig werden. Das hält die BVV für keinesfalls vermittelbar.

Gleichzeitig führt die Realisierung des Projektes dazu, dass sinnvolle Schienenverkehrsprojekte nicht oder später realisiert werden. Dazu zählen der Wiederaufbau der Heidekrautbahn auf ihrer Stammstrecke und die Bestellung von Fahrleistungen ab und bis Gesundbrunnen, der Wiederaufbau der Nordbahn, der Ausbau des Straßenbahnnetzes und die Einrichtung eines Regionalbahnhaltes in Buch.

Insgesamt muss darüber hinaus angezweifelt werden, ob die sehr hoch angesetzten Eingangsgrößen (Verkehrsaufkommen) im Gutachten für den Turmbahnhof realistisch und der erwartete volkswirtschaftliche Nutzen realisierbar sind. Dies gilt umso mehr, da mit dem Bau eines ersten „Kreuzungsbahnhofes“ auf dem Außenring weitere Folgebauten nahezu zwingend erforderlich werden, um die Wirtschaftlichkeit überhaupt annähernd erreichen zu können. Dazu zählen

- der Bau weiterer Kreuzungsbahnhöfe in Biesdorf, Karlhorst, Grünau, etc. und
- die Verlängerung der S-Bahn von Wartenberg, deren Bau und Einbindung in den Turmbahnhof völlig vernachlässigt würde.

Abschließend ist darauf zu verweisen, dass die Fahrgastzahlen zwischen Karow/ Buch und Hohenschönhausen bisher nicht einmal für eine häufiger fahrende Buslinie ausreichen. Auch hierfür gilt ein Stundentakt. Steigenden Fahrgastzahlen könnte auch mit geringen Investitionen begegnet werden, denn entscheidend ist hierfür die Bestellung entsprechender Fahrleistungen.

Die BVV kann für den Turmbahnhof weder einen verkehrlichen Nutzen für Berlin noch für den Bezirk Pankow erkennen. Demgegenüber stehen zahlreiche Nachteile und hohe Investitionskosten, die an anderer Stelle schmerzlich fehlen. Deshalb lehnt die BVV nachdrücklich den Bau des Turmbahnhofes ab. Außerdem verfolgt die BVV Pankow mit der Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn andere verkehrspolitische Ziele.