

Ein volles Haus!

Freitag, 25. Januar 2008

Letzte Aktualisierung Mittwoch, 2. April 2008

Ein volles Haus!

Unsere Zwischenbilanz nach 10 Jahren BÄ¼rgerinitiative bescherte uns ein volles Gemeinschaftshaus. Die maximal 270 PlÄ¼tze waren wieder besetzt. Acht Politiker, Hausherr BÄ¼rgermeister Ekkehard Band, Abgeordnete aus dem Bundestag, dem Abgeordnetenhaus und dem Bezirksparlament waren unserer Einladung gefolgt.

Politiker der Parteien CDU, FDP und SPD die auch Mitglieder in der BÄ¼rgerinitiative sind, sprachen der â€žBIâ€œ fÄ¼r ihr 10 jÄ¼hriges Eintreten fÄ¼r Lichtenrade und seine Menschen ihre Anerkennung aus.Ä

Unsere Bundestagsabgeordnete der SPD Mechthild Rawert erinnerte sich daran, dass wir kurz nach ihrer Wahl bei ihr waren, um sie mit den Problemen vertraut zu machen. Sie war es, die uns ein Zusammentreffen mit Bundesverkehrsminister Tiefensee bei einer BÄ¼rgerveranstaltung in NeukÄ¼n ermÄ¼glich hat. Sie bedauerte, dass sie es nicht geschafft hat, dass wir bisher nicht mit dem Minister reden konnten. Sie bleibe aber weiter â€žam Ballâ€œ.

Sie zeigte auch kein VerstÄ¼ndnis fÄ¼r die Tatsache, dass das Planfeststellungsverfahren schon 10 Jahre dauert. Auch sie fordert die TunnellÄ¼sung und will Lichtenrade in seiner gewachsenen Form erhalten.

fÄ¼r die Berliner FDP sprach Helmut KÄ¼nigshaus. Er bemerkte, dass sich den Vertretern der BI kein Abgeordneter entziehen kann. Er hat sich viele Jahre fÄ¼r die Interessen der Anwohner an der Anhalter Bahn eingesetzt, es gab auch dort viele Aktivisten, die sich fÄ¼r einen besseren Schutz der Anlieger eingesetzt haben, aber es gab dort leider keine BI wie hier, die sich mit einer Stimme so nachdrÄ¼cklich fÄ¼r die Menschen eingesetzt hat. Es kann nicht sein das fÄ¼r â€žHufnasenâ€œ und â€žTrappenâ€œ ein grÄ¼yerer Schutz gewÄ¼hrt wird, bei allem VerstÄ¼ndnis fÄ¼r den Naturschutz, a Menschen.

NachdrÄ¼cklich forderteÄ er den Regierenden BÄ¼rgermeister und den Finanzsenator, auf nochmals mit mehr Geld in der Hand mit dem Bund intensiv Ä¼ber die TunnellÄ¼sung zu verhandeln!

Nicolas Zimmer, Wahlkreisabgeordneter der CDU im Berliner Abgeordnetenhaus, sagte, eigentlich sei es kein Grund, 10 Jahre BÄ¼rgerinitiative zu feiern. Es stimme ihn eher traurig, dass es in dieser Zeit nicht gelungen sei, gesunden Menschenverstand zum Zuge zu verhelfen.

Ihm ist es unverstÄ¼ndlich, dass es politisch nicht mÄ¼glich sein soll, in die Zukunft des Ortes zu investieren.

Am Geld kann es nicht liegen. Bund und Land haben ausgeglichene Haushalte und das sind Milliarden, von denen wir reden und da soll es nicht mÄ¼glich sein die Mehrkosten fÄ¼r den Tunnel aufzubringen? Er fragte, wo der Co-Finanzierungsanteil des Landes Berlin abgeblieben sei, der fÄ¼r die Tunnelmehrkosten eingesetzt war. Es fehle der politische Wille.

Er bezeichnete Bahnchef Mehdorn in seinem ganzen Verhalten als einen â€žverkehrspolitischen Geisterfahrerâ€œ. Er will nicht Nur, die Bahn von den Steuerzahlern aufgebaut, ist dem Gemeinwohl verpflichtet. Das schlieÃ¼t Geldverdienen nicht aus. Ein Unternehmen wie die Bahn ist in erster Linie fÄ¼r die Menschen da.

Als Stachel im Fleisch der Bahn bezeichnete er unsere Beharrlichkeit, die in 10 Jahren nicht gelitten hat. Dieses â€žDingâ€œ mÄ¼ssen wir durchziehen, so wie es auch schon meine VorgÄ¼nger gesagt haben.

Wichtig ist dass auf politischer Ebene entschieden wird und der Bahn von der Politik die Weichen in die richtige Richtung gestellt werden!

Der Regierende BÄ¼rgermeister Klaus Wowereit Ä¼bermittelte in einem schriftlichen GruÃ¼wort, dass der Senat nach wie vor zur TunnellÄ¼sung stehe. Er halte die ebenerdige Bauweise weder fÄ¼r stadtvertrÄ¼glich noch fÄ¼r die Anwohner zumutbar. Der Senat habe, so schreibt er weiter, Bund und Bahn angeboten, sich mit erheblichen finanziellen Mitteln an den Mehrkosten zu beteiligen. Aus grundsÄ¼tzlichen ErwÄ¼gungen ist dies aber bisher immer wieder abgelehnt worden.

Unser Wahlkreisabgeordneter Peter Rzepka CDU teilt uns mit, dass er Bahnchef Mehdorn einen Fragenkatalog vorgelegt hat, in dem die Bahn beziffern soll, wie teuer die Provisorien werden, die zur vorlÄ¼ufigen Anbindung des BBI investiert werden mÄ¼ssen. Wie bekannt ist zur vorgesehenen Fertigstellung des Flughafens auch die Verbindung Ä¼ber Ostkreuz wegen der Sanierung des Bahnhofs unterbrochen.Ä

Der erste Vorsitzende der BI Boto Mertins, vom ersten Tag dabei, nahm das â€žJubilÄ¼umâ€œ zum Anlass, auf die HÄ¼hen und Tiefen der 10 Jahre zurÄ¼ckzublicken.

2002 im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut wählten wir uns fast am Ziel, als die Presse dieser Stadt übereinstimmend meldete: „Der Tunnel für Lichtenrade kommt.“ Aber schon wenige Monate später wurde im wahren Sinne des Wortes Wasser in unseren Wein gekippt. Jetzt wurde das Geld für den Wiederaufbau in Sachsen benötigt, wo eine „Jahrhundertflut“ weit Teile der Gleisanlagen zerstört hatte.

Und dabei ist es bis heute geblieben. Der Regierende Bürgermeister konnte offensichtlich in der folgenden Zeit bei weiter wechselnden Verkehrsministern den Bund nicht überzeugen, wie wichtig der Tunnel für den Neubau der Bahnstrecke durch Lichtenrade ist.

Wir sehen dass die Bahn und die Fachebene des Ministeriums die Weichenstellung in Richtung Tunnel verhindern. Wie wir bei der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren feststellten, argumentiert die Bahn mit Zahlen, die nach unserer Auffassung so nicht haltbar sind. Es war schon kurios: Als wir Zahlen nannten wurde uns vorgehalten, wir arbeiten mit geschossenen Zahlen. Lange Gesichter gab es dann, als wir gedrucktes Material vorwies, das von der DB AG stammt!

Anhand von Vergleichszahlen über verschiedene Tunnelbauvorhaben der jüngsten Zeit machten wir unseren Standpunkt klar, dass die Bahn hier nach dem Motto gehandelt hat: Das was ich will wird schön gerechnet, und das Andere wird als Totschlagargument richtig teuer geschätzt!

Bis heute gibt es kein plausibles Zahlenwerk über die Mehrkosten für den Tunnel.

Anhand von Schaubildern zeigten wir den anwesenden Besuchern, was auf sie zukommt, sollte Bahn Ihre Pläne durchsetzen können.

Wir haben deutlich gemacht, dass wir zum Klagen in „Leipzig“ bereit sind, wenn das Eisenbahnbundesamt die ebenerdig Lösung genehmigt. Dr. Cromme erläuterte das ganze Verfahren aus juristischer Sicht. Es sei wichtig, die Argumente gerichtsfest vorzutragen. Ein allgemeines Hinweisen auf Fehler führe zu nichts. Dem Gericht müssten kurz und knapp die Fehler der Bahn bei der Planung bewiesen werden.

Wir sind der Meinung, und das haben die Grußworte unserer Politiker deutlich gemacht, dass nur eine schnelle politische Lösung über den Bau in der Tunnelvariante teure Provisorien vermeidet.

Die Teilnehmer der Versammlung waren einhellig der Meinung, dass dem Vorstand der BI von Bundesverkehrsminister Tiefensee Gelegenheit gegeben werden soll, ihre Argumente in einem persönlichen Gespräch vorzutragen. Die Teilnehmer unterstützten diese Bitte durch Eintragen in ausliegenden Unterschriftenlisten.