

**Antworten der CDU Berlin  
zu den Wahlprüfsteinen des Verkehrsclubs Deutschland Landesverband  
Nordost e.V.  
zu den Berliner Wahlen am 18. September 2011**

**I. Leitbild Mobilität**

*Welches verkehrspolitische Leitbild verfolgt Ihre Partei? Welche Modal-Split-Anteile streben Sie in der kommenden Legislaturperiode an? Werden Sie sich für eine Anpassung der finanziellen Förderung am Anteil der Mobilitätsarten am Modal Split und an ökologischen Kriterien einsetzen?*

Bereits heute ist Berlin die Ballungsregion in Deutschland mit der geringsten PKW-Anzahl pro Einwohner und einem sehr hohen ÖPNV-Nutzungsgrad. Bedauerlicherweise werden in Berlin aber auch der Individual- und vor allem der Wirtschaftsverkehr durch Maßnahmen wie den Rückbau von Verkehrsflächen, die wahllose Anordnung von Tempo 30-Zonen auf Hauptverkehrsstraßen und die massive Vernachlässigung der Instandhaltung der Straßeninfrastruktur unnötig behindert.

Vorstellungen, die Mobilität im Wesentlichen durch den ÖPNV, das Fahrrad oder zu Fuß zu gewährleisten, sind absurd. Die Berliner S-Bahn ist seit zwei Jahren nicht in der Lage, die bestellten ÖPNV-Leistungen zu erbringen. Insbesondere die beworbene Beförderung von Fahrrädern ist aufgrund der massiven Schlechtleistungen nur noch stark eingeschränkt möglich. Auch die landeseigene BVG wird nicht in der Lage sein, zusätzlichen Verkehr abzuwickeln, da die massive Verschuldung von rund 800 Millionen Euro auf absehbare Zeit keine nennenswerten Investitionen ermöglicht. Außerdem wird bei solchen Überlegungen die demographische Entwicklung vollends ignoriert. Gerade ältere Menschen sind oft nicht in der Lage, große Strecken zu Fuß oder per Fahrrad zurückzulegen.

Es muss daher Abstand von ideologisch motivierten Verkehrsplanungen genommen werden, bei der die wirtschaftliche Entwicklung, die Mobilität und die Sicherheit auf der Strecke bleiben. Ziel einer ganzheitlichen und zukunftsfähigen Verkehrspolitik muss es sein, auf einer soliden Basis alle Verkehrsträger optimal weiterzuentwickeln und zu vernetzen. Die äußerst knappen finanziellen Mittel dürfen nicht länger für Maßnahmen der Verkehrsbehinderung verschwendet werden, sondern müssen für Maßnahmen eingesetzt werden, die die Verkehrsabwicklung verbessern und die Sicherheit im Verkehr erhöhen. Dazu gehören intelligente Schaltungen an Lichtsignalanlagen, die Beschleunigung des ÖPNV sowie die überfällige Instandsetzung der straßenverkehrlichen Infrastruktur. Diese Maßnahmen tragen zu einer größeren Umweltverträglichkeit und Sicherheit bei und würden zudem die dringend notwendige wirtschaftliche Entwicklung in unserer Stadt positiv beeinflussen. Umweltschutz bedeutet auch, die Gesundheit der Menschen vor Lärm und Abgasen zu schützen.

## II. Planungsvorgaben

*Werden Sie sich für die Einführung weiterer Verkehr vermeidender Maßnahmen in das Berliner Baurecht einsetzen? Wie werden Sie die Kontrolle dieser Maßnahmen gewährleisten?*

Verkehrsbehindernde Maßnahmen lehnen wir grundsätzlich ab. Die Vorstellung, sämtlichen Verkehr in einer Millionenmetropole zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückzulegen, ist absurd und vollkommen realitätsfremd. Im Gegenteil: Die unnötige Behinderung und Verlangsamung des Individual- und Wirtschaftsverkehrs, die in Berlin seit einiger Zeit stattfindet, ist hochgradig mobilitäts- und wirtschaftsfeindlich und wird irgendwann zu einem Verkehrsinfarkt führen. Es muss daher Abstand von diesen absurden Vorstellungen genommen werden.

Stattdessen müssen positive Anreize geschaffen werden, um die Menschen zu motivieren, auf umweltfreundliche Art und Weise ihre Wege zurückzulegen. Dies ist beispielsweise durch die Schaffung weiterer Park & Ride-Plätze und Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen möglich.

## III. Neue Konzepte wie Shared Space und Begegnungszonen

*Wird sich Ihre Partei für die Erprobung und Umsetzung der neuen Konzepte in Berlin innerhalb der kommenden Legislaturperiode einsetzen? Wie werden Sie mit den Widerständen gegen diese Konzepte umgehen?*

Die Erprobung eines Shared Space Konzeptes in Berlin unterstützen wir nicht. Berlin zeichnet sich als größte Stadt Deutschlands im Gegensatz zu vielen kleineren Städten und Gemeinden insbesondere durch eine relativ hohe Verkehrsdichte aus. Damit ist Berlin als Modellprojekt ungeeignet. Die gleichberechtigte Nutzung eines Verkehrsraums durch alle Verkehrsteilnehmer ist nur in der Theorie denkbar. In der Praxis stehen wir vor vielfältigen Problemstellungen im Hinblick auf sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen usw.

Im Übrigen gibt es viele innerstädtische Bereiche, in denen bereits heute durch das Verkehrszeichen 325 der StVO die Verkehrsfläche gleichrangig genutzt wird. Auch am Alexanderplatz teilt sich die Straßenbahn bereits seit vielen Jahren die Verkehrsfläche mit den Fußgängern und Radfahrern.

## IV. Fußgängerverkehr

*Welchen Anteil des Zufußgehens am Modal Split wollen Sie in der nächsten Legislaturperiode erreichen? Mit welchen Maßnahmen und finanziellen Mitteln werden Sie den Anteil des Fußgängerverkehrs erhöhen?*

Rund ein Drittel aller Wege werden in unserer Stadt per pedes zurückgelegt. Es ist daher von besonderer Bedeutung, das „schwächste“ Glied in der Kette der Verkehrsteilnehmer nicht zu vernachlässigen. Hier gilt es, insbesondere mehr für die Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer zu tun.

## V. Radverkehr

*Wie ehrgeizig ist Ihre Partei in punkto Radverkehr? Setzen Sie sich für eine konsequente Umsetzung der Radfahrstrategie ein und wenn ja, wie? Welche Bedeutung messen Sie dem Radverkehr bei (Modal Split)? Sind Sie bereit, Verkehrsräume (Stellplätze, Fahrspuren) zu Gunsten des Radverkehrs zu gestalten?*

Grundsätzlich gilt, dass zu wenig in die Berliner Verkehrsinfrastruktur investiert wird. Dabei gibt es nicht nur einen enormen Instandhaltungstau in der Straßeninfrastruktur, sondern auch bei Rad- und Gehwegen, den es abzubauen gilt. Die Einrichtung von Radfahrstreifen auf Hauptverkehrsstraßen ist von der jeweiligen Verkehrs- und baulichen Situation abhängig. Eine pauschale Ausweitung würde weder dem Radverkehr noch den übrigen Verkehrsteilnehmern hilfreich sein. Stattdessen muss es eine jeweilige Einzelfallprüfung unter Abwägung der Umstände geben.

Insgesamt gesehen ist dem Radverkehr in unserer Stadt in den letzten Jahren eine immer größere Bedeutung zugekommen. Diesen Trend gilt es zu verstetigen. Leider haben die aktuellen Probleme bei der Berliner S-Bahn dazu geführt, dass viele Fahrgäste gerade im Berufsverkehr daran gehindert sind, weitere Wege mit der Kombination der beiden Verkehrsmittel Bahn und Fahrrad zurückzulegen. Dies ist besonders bedauerlich, weil vielerorts unnötige Konflikte zwischen Radfahrern und den übrigen Fahrgästen in den überfüllten Zügen entstehen, oder einige Radfahrer ganz auf das Auto umsteigen. Es müssen daher schnellstmöglich wieder größere Kapazitäten für die Beförderung von Fahrrädern im ÖPNV zur Verfügung gestellt werden, um diese umweltfreundliche Art der Fortbewegung weiter zu fördern. Dies gilt auch im Hinblick auf die Erweiterung von Fahrradstellplätzen im Umfeld der U- und S-Bahnhöfe unserer Stadt.

## VI. Straßenbahn für ganz Berlin - Erweiterung Tram-Netz

*Wird sich Ihre Partei für den Erhalt und den Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes einsetzen und wenn ja, welche Streckenabschnitte wären Ihre bevorzugten Verlängerungen?*

Die Straßenbahn ist im Ostteil der Stadt neben der S-Bahn das Rückgrat des Nahverkehrs. Die CDU befürwortet grundsätzlich den weiteren Ausbau dieses Verkehrsmittels, jedoch darf dies nur in Bereichen der Stadt geschehen, wo es verkehrstechnisch und wirtschaftlich sinnvoll ist. Hierzu zählen Projekte wie die Anbindung des Hauptbahnhofs, die Erschließung der Wissenschaftsstadt in Adlershof und die bereits erfolgte Verlängerung der M2 zum Alexanderplatz.

Die Verlängerung der Straßenbahn über die Leipziger Straße ist hingegen verkehrspolitisch äußerst fragwürdig, da dieser Straßenzug durch den motorisierten Individualverkehr bereits heute sehr stark ausgelastet ist. Da die Straßenbahn keine eigene Trasse erhalten würde, sondern sich die Fahrbahn mit dem übrigen Verkehr teilen müsste, würde eine zusätzliche Belastung zum Verkehrsinfarkt auf dieser wichtigen Ost-West-Achse führen.

Hinzu kommt, dass nahezu parallel die U-Bahnlinie U2 verläuft, so dass zwischen Alexanderplatz und Potsdamer Platz schlichtweg keine dringende verkehrliche Notwendigkeit für diese Straßenbahnverbindung besteht. Auch eine spätere Verlängerung in die Steglitzer Schlossstraße wäre in erster Linie mit massiven Einschränkungen für den motorisierten

Individualverkehr verbunden, eine der leistungsfähigsten Nord-Süd-Straßenverbindungen wäre endgültig verstopft.

## **VII. S-Bahn-Problematik**

**Anlässlich der anhaltenden S-Bahn-Krise fordert der VCD Nordost zwei grundlegende Änderungen für den Berliner S-Bahn-Betrieb.**

### **Übertragung der Infrastruktur an das Land Berlin**

**Da die S-Bahn-Infrastruktur fast ausschließlich von Zügen genutzt wird, die die Länder Berlin und Brandenburg bestellen und zu einem erheblichen Anteil finanzieren, liegt der Regelungsbedarf eindeutig auf regionaler und nicht auf Bundesebene (wie bei den Regionalbahngleisen, auf denen auch Fern- und Güterzüge verkehren). Genauso wie das Land Berlin festlegt, welche Straßen mit welcher Priorität vom Schnee befreit werden bzw. nach dem Winter ausgebessert werden, muss es darüber entscheiden können, welche Prioritäten bei Störungen an den S-Bahn-Weichen, -Gleisen, -Signalen, -Werkstätten und -Bahnhöfen gesetzt werden! Der VCD Nordost hat deshalb bereits per PM vom 3. Dezember 2010 das Land Berlin aufgefordert, Verhandlungen mit dem Bund zu beginnen über die Übertragung des S-Bahn-Netzes sowie die dazugehörigen jährlichen Finanzmittel aus der "Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung" zwischen Bund und DB AG.**

### **Anschaffung landeseigener Fahrzeugpool**

**Angesichts der technischen Einmaligkeit von Berliner S-Bahn-Fahrzeugen, also einem quasi-"natürlichen Monopol", hält der VCD Nordost es für eine sinnvolle Lösung, diese Fahrzeuge zukünftig - nach Auslaufen des S-Bahn-Vertrages 2017 mit der S-Bahn Berlin GmbH - in das Eigentum des Landes Berlin zu überführen und somit einen landeseigenen Fahrzeugpool anzuschaffen, um sich ggf. von einem Monopolisten weniger abhängig zu machen und bei extremer Schlechtleistung auch eine Übergabe an ein anderes Unternehmen als Option zu haben.**

**Diesen Weg ist bereits die schwedische Hauptstadt Stockholm bei seiner U-Bahn gegangen. In kleinerer Form gibt es Fahrzeugpools auch in Deutschland, z.B. bei Doppelstockwagen in Niedersachsen und Dieseltriebwagen in Hessen.**

**Der VCD Nordost sieht trotz der hohen Summe keine Gefahr für das Land Berlin - denn welche(s) Unternehmen ab 2017 den Betrieb des Berliner S-Bahn-Netzes bzw. derer Teilnetze übernehmen will, muss dann diese Fahrzeuge vom Land Berlin mieten, so dass es sich hier nicht um eine Investition für das Land Berlin, sondern um eine Art Kreditgeschäft handelt.**

*Wie steht Ihre Partei zu diesen Forderungen und wie sieht Ihre Partei die Zukunft der Berliner S-Bahn aktuell und nach 2017?*

Um der unverändert schwierigen Situation bei der Berliner S-Bahn wirkungsvoll zu begegnen, ist es erforderlich, unverzüglich einen Sanierungsvertrag mit dem Betreiber abzu-

schließen. Ziel dieses Vertrags muss es sein, schnellstmöglich einen stabilen S-Bahnverkehr - wie im bisherigen S-Bahn Vertrag festgelegt - sicherzustellen.

Um dies zu realisieren, muss allem voran ein Zeit- und Maßnahmenplan über die kurzfristige Behebung der vorhandenen technischen Mängel am Fuhrpark und in der Infrastruktur fixiert werden. In diesem Zusammenhang kommt insbesondere der Erweiterung der Werkstattkapazitäten und einer Vergrößerung der Fahrzeugreserve eine besondere Bedeutung zu.

Damit auch mittelfristig die Mitarbeiter und Kunden der S-Bahn nicht mehr nur auf ihr Improvisationstalent angewiesen sind, müssen im Rahmen einer Qualitätsoffensive Standards für den Umgang mit auftretenden Problemen fixiert werden. Dabei müssen insbesondere verbindliche Regelungen für Notfahrpläne, Ersatzverkehre und Entschädigungsleistungen getroffen werden, die im Ernstfall sofort angewendet werden können. Im Hinblick auf den Ersatzverkehr müsste neben der BVG (Taktverdichtung auf den Linien, Ersatzverkehre mit Bussen) insbesondere dem Regionalverkehr eine besondere Rolle zukommen (z. B. Verlängerung der Regionalbahnlinien, die am Bahnhof Spandau enden, bis zum Hauptbahnhof, Fahrbetrieb mit Regionalzügen zwischen Südkreuz und Gesundbrunnen (S 21), etc.).

Des Weiteren müssen durch die Deutsche Bahn AG bzw. durch die S-Bahn Berlin GmbH sofort Bestellungen für neue Züge vorgenommen werden, um langfristig einen stabilen, vertragsgemäßen Betrieb mit modernen, weniger störanfälligen Zügen gewährleisten und somit ein nachhaltiges Ende der S-Bahnkrise herbeiführen zu können. Die Notwendigkeit zur sofortigen Bestellung ergibt sich nicht zuletzt auch aus der Tatsache, dass nach übereinstimmenden Expertenmeinungen ab dem Zeitpunkt der Bestellung mindestens fünf Jahre vergehen werden, bis der erste Zug auch tatsächlich für den Betrieb zur Verfügung steht. Die vertragliche Verpflichtung zur Bestellung neuer Züge muss mit einem Andienungsrecht und mit einer Andienungspflicht verknüpft werden, sodass der heutige Betreiber im Falle einer Niederlage bei dem kommenden Ausschreibungsverfahren die neubeschafften Züge zu einem vereinbarten Festpreis an das siegreiche Unternehmen verkaufen kann bzw. muss.

Schließlich ist zu prüfen, ob die Vereinbarung einer Laufzeitverlängerung des derzeit gültigen Verkehrsvertrags für den Eintritt in den Wettbewerb, der somit wenige Jahre später erfolgen würde, förderlich wäre.

## **VIII. Tempo 30**

*Werden Sie sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten und bewohnten Gebieten eingeführt wird?*

Bedauerlicherweise war und ist die Verkehrspolitik des Senats in den letzten Jahren durch die sukzessive Ausweitung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen auf Tempo 30 geprägt. Neben der damit einhergehenden Beeinträchtigung des Wirtschaftsverkehrs führen die zahlreichen Anordnungen von Tempo 30 an Teilabschnitten von Hauptverkehrsadern, noch dazu zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten, zur kompletten Verwirrung aller Verkehrsteilnehmer. Dieser verkehrsfeindlichen Politik muss ein Ende gesetzt werden.

Selbstverständlich ist es ein wichtiges Anliegen, den vom Straßenverkehr ausgehenden Lärm zu minimieren. Allerdings kann dies nicht geschehen, in dem mit einer Ausweitung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen immer mehr Stau und Stillstand provoziert wird. Es gilt stattdessen, mithilfe von intelligenten Ampellösungen Staus und stockenden Verkehr zu reduzieren und dafür Sorge zu tragen, dass der massive Instandhaltungsstau der Straßeninfrastruktur abgebaut wird; denn vor allem Schlaglöcher sind vermeidbare Lärmverursacher im Straßenverkehr.

## **IX. Problematik Parkraum in dicht besiedelten Gebieten**

**Dezentrale Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum und Parkraumbewirtschaftung sind zwei Maßnahmen, die besonders in dicht besiedelten Innenstadtgebieten sowohl zur Verringerung des Parkdruckes als auch zur Entlastung der Anwohner (weniger Parksuchverkehr, Erhöhung der Sicherheit durch Kontrolle regelgerechten Parkens) beitragen. Einige Berliner Bezirke gehen hier mit gutem Beispiel voran.**

*Werden Sie die Durchsetzung dieser Maßnahmen in allen Bezirken unterstützen?*

Die Parkraumbewirtschaftung ist gerade im innerstädtischen Bereich ein sinnvolles Instrument, um den ruhenden Verkehr zu steuern. Allerdings darf dieses Mittel nicht dazu führen, dass bestimmte Verkehrsteilnehmer übermäßig benachteiligt werden. Die Bezirke müssen mit der Verteilung der Anwohnerparkausweise und der Festsetzung der Parkgebühren mit Augenmaß vorgehen. Derzeit gibt es z. B. im Prenzlauer Berg im Umfeld des Friedrich-Ludwig Jahnsporthparks das Problem, dass vielen ehrenamtlichen Trainern und Übungsleitern der dort ansässigen Sportvereine kein Parkausweis zur Verfügung gestellt wird, sodass diese für ihren ehrenamtlichen Einsatz hohen finanziellen Belastungen durch die Parkgebühren ausgesetzt sind. Ein ähnliches Problem stellt sich für die Lehrerinnen und Lehrer an Schulen, die innerhalb einer Parkraumbewirtschaftungszone liegen.

Das Projekt der dezentralen Carsharing-Stellplätze in Kombination mit Elektromobilität in den Berliner Bezirken begrüßen wir außerordentlich. Wir halten diese Maßnahme für einen weiteren Anreiz zur Förderung von umweltfreundlichen Antriebstechnologien.

## **X. Lärmbelastung und Feinstaub**

*Was wollen Sie in der nächsten Legislaturperiode tun, um die Lärm- und Feinstaubbelastung durch den Kfz-Verkehr in Berlin zu mindern?*

Die mit der Einführung der Umweltzone erwartete Verringerung der Lärm- und Feinstaubbelastung in der Berliner Innenstadt ist bisher nicht in dem erhofften Maße eingetreten. Es hat sich daher gezeigt, dass diese Maßnahme wirkungslos ist, solange keine leistungsfähigen Hauptverkehrsadern geschaffen werden, die Verkehre bündeln und somit im innerstädtischen Bereich eine Entlastung vom Durchgangsverkehr schaffen. Nur so kann es gelingen, die Lärm- und Feinstaubbelastung zu verringern.

Darüber hinaus muss dafür Sorge getragen werden, dass der ÖPNV wieder eine zuverlässige Alternative zum eigenen PKW für die Berlinerinnen und Berliner darstellt. Durch zahl-

reiche Ausfälle insbesondere bei der Berliner S-Bahn wurden viele Fahrgäste abgeschreckt und sind wieder aufs Auto umgestiegen. Diesem Trend muss entgegengewirkt werden.

## **XI. Luftverkehr**

*Werden Sie für das Nachflugverbot von 22-6 Uhr eintreten? Werden Sie dafür eintreten, dass die Zahl der Lärmbetroffenen minimiert wird?*

Wir begrüßen ausdrücklich den Bau des neuen Großflughafens BBI. Dieses Projekt ist das größte Infrastrukturprojekt der nächsten Jahrzehnte in der Region. Es gilt jetzt durch eine zügige Realisierung des Bauvorhabens die anvisierte Inbetriebnahme im Juni 2012 sicherzustellen, da dieses Projekt für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region Berlin-Brandenburg von größter Bedeutung ist. Dabei ist zu gewährleisten, dass das gesamte Potential des Flughafens genutzt und die rechtlich abgesicherten Handlungsspielräume des Planfeststellungsbeschlusses ausgeschöpft werden. Hierzu ist es erforderlich, dass auch in den sog. Tagesrandzeiten zwischen 22 Uhr und 0 Uhr sowie zwischen 5 und 6 Uhr Flugverkehr abgewickelt werden kann.

Fluggesellschaften, die in Berlin beheimatet sind und interkontinentale Flugverbindungen anbieten wollen, haben für einen wirtschaftlichen Betriebsablauf nachweislich Bedarf an Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten. Insbesondere für den Aufbau einer Drehkreuzfunktion ist es erforderlich, auch in den Tagesrandzeiten starten und landen zu können.

Nur wenn die Funktionalität des Flughafens voll ausgeschöpft wird, kann er wirtschaftlich erfolgreich sein und entsprechende Impulse auf dem Beschäftigungssektor in der gesamten Region erzielen. Der BBI muss im Wettbewerb mit anderen deutschen und europäischen Großflughäfen bestehen können und darf deshalb nicht hinter Standards zurückfallen, die auf diesen Flughäfen gelten. Dies gilt insbesondere für die Möglichkeit der Abwicklung des Flugverkehrs in den sog. Tagesrandzeiten.

Bei aller Unterstützung eines Flugbetriebs in den Tagesrandzeiten müssen aber auch die berechtigten Sorgen der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung berücksichtigt werden. Daher gilt es grundsätzlich zum Schutz der Bevölkerung an der sog. Kernzeit des Nachtflugverbots zwischen 0 und 5 Uhr festzuhalten. Darüber hinaus muss bei der Planung und Genehmigung der Flugrouten für den An- und Abflug zum bzw. vom neuen Großflughafen BBI berücksichtigt werden, dass diese soweit wie möglich dem Schutz der Bevölkerung vor übermäßigen Lärmbelastungen Rechnung tragen und dicht besiedelte Gebiete weitestgehend verschonen.

## **XII. Weiterbau der A100**

*Werden Sie sich gegen die Verlängerung der A 100 einsetzen?*

Die CDU-Fraktion des Berliner Abgeordnetenhauses setzt sich seit Jahren für einen Weiterbau der Stadtautobahn A 100 ein. Berlin braucht ein leistungsfähiges Verkehrssystem mit einem geschlossenen Innenstadtring. Ziel muss es sein, mit leistungsfähigen Hauptverkehrsadern Durchgangsverkehre in Wohngebieten und intakten Stadtquartieren zu minimieren. Durch eine Verlängerung der A 100 vom Autobahndreieck Neukölln zum

Treptower Park (16. Bauabschnitt) und einer späteren Verlängerung zur Frankfurter Allee (17. Bauabschnitt) könnten große Bereiche der Innenstadt, insbes. Wohngebiete in Neukölln, Treptow, Kreuzberg, Friedrichshain, Prenzlauer Berg und Mitte, endlich nachhaltig vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Die dringend benötigte Verlängerung der A 100 zum Treptower Park (16. Bauabschnitt) ist aber auch für eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung Berlins, des neuen Großflughafens und des Innovationsstandortes Adlershof von besonderer Bedeutung. Auch unter volkswirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Gesichtspunkten kann und darf Berlin es sich nicht leisten, auf eine vom Bund finanzierte Investition in die Infrastruktur in einer Größenordnung von 420 Millionen Euro zu verzichten.