

■ BISAR e.V. im DBV:

Weichenstellungen für S-Bahn-Anbindung Rangsdorf

aus SIGNAL 01/2008 (Februar/März 2008), Seite 10-11 (Artikel-Nr. 10000043)
BISAR e.V. im DBV

Mit dem Mauerbau 1961 wurden mehrere S-Bahn-Strecken zwischen West-Berlin und dem Umland unterbrochen. Die meisten wurden nach dem Mauerfall 1989 wiederaufgebaut. Die Kosten trug der Bund, weil es sich um Lasten aus der deutschen Teilung handelte.

[Logo]rangsdorf_sbahn.jpg[/Logo] Auch für den Lückenschluss zwischen Berlin-Spandau und Falkensee sowie die Vollendung der Lückenschlüsse auf der Dresdener und Kremmener Bahn würde der Bund zahlen. Auf der Dresdener Bahn fehlt noch der Abschnitt Blankenfelde--Rangsdorf, auf der Kremmener Bahn der Abschnitt Hennigsdorf-- Velten. Da diese beiden Abschnitte vollständig in Brandenburg liegen, ist hier die Landesregierung in Potsdam gefordert. Zwar gibt es Regionalverkehr, doch der ist kein gleichwertiger Ersatz für die Berliner S-Bahn.

Die »Bürgerinitiative für die S-Bahn-Anbindung Rangsdorf - BISAR« ist der Auffassung, dass im engen Verflechtungsraum um Berlin das S-Bahn-Konzept mit einem eigenen Streckennetz, der hohen Verfügbarkeit und Pünktlichkeit die richtige Lösung für die Bewältigung der Aufgaben im Personennahverkehr ist. Durch die Wiederherstellung der S-Bahn-Verbindung nach Rangsdorf kann mit verhältnismäßig geringen Investitionen ein überaus großer Nutzen für die ständig wachsende Bevölkerung um Dahlewitz und Rangsdorf, die Firmen in den Gewerbegebieten von Dahlewitz und nicht zuletzt auch für den Tourismus im Gebiet um und insbesondere nach Rangsdorf erreicht werden.

Landkreis und Kommunen fordern Nutzen-Kosten-Untersuchung

Ein Antrag des Landrates des Landkreises Teltow-Fläming sowie der Bürgermeister von Rangsdorf und Blankenfelde-Mahlow vom 5. November 2007 an den Minister für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) des Landes Brandenburg, für die S-Bahn nach Rangsdorf eine Nutzen-Kosten-Untersuchung einzuleiten, wurde nach Kenntnis von BISAR bisher nicht beantwortet.

Noch immer wird mit überholten Zahlen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn von 1991 bezüglich Baukosten und Fahrgastaufkommen nach Rangsdorf operiert. Es wäre sinnvoll, dass seitens des MIR diese Daten aktualisiert werden, denn Bevölkerung und Wirtschaft im südlichen Umland von Berlin sind in den vergangenen 17 Jahren sehr stark gewachsen.

Außerdem gibt es in der Südregion von Berlin noch Potenziale für den Nahverkehr, die nicht genutzt werden. So fehlt z. B. ein P+R-Angebot um die Bahnhöfe Dahlewitz und Rangsdorf. Offenbar fehlt es der Deutschen Bahn AG an Initiativen für mehr Verkehrswachstum durch Vermarktung ihrer Flächen.

Es gab schon viele Besprechungen und Schriftverkehr zwischen BISAR und MIR, Schriftverkehr auch mit dem Bundeskanzleramt und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Darüber hinaus trugen wir



Bahnhof Blankenfelde. Heute endet die S-Bahn nördlich des Bahnübergangs (links hinten). Der Regionalbahnsteig befindet sich südlich (Vordergrund). (Foto: Florian Müller, 2003)

Bürgermeistern, Abgeordneten der Kommunal-, Kreis-, Landes- und Bundesebene unser Anliegen vor bzw. bezogen sie in diverse Besprechungen ein, um ein letztes Relikt von DDR-Verkehrswillkür im Süden von Berlin zu beseitigen.

Doch es geht nicht voran. Das MIR gab lediglich inhaltliche Versprechungen wie »Option für die S-Bahn offen halten, keine Maßnahmen zulassen, die etwas für die S-Bahn verbauen würden« usw. Uns ist keine planerische oder finanzielle Beteiligung bekannt, um dieses Ziel tatsächlich zu erreichen. Damit verhält sich das Land Brandenburg auch widersprüchlich zu den Aussagen, die im gemeinsamen Strukturkonzept der Länder Brandenburg und Berlin zur Entwicklung des Umfeldes um den neuen Flughafen BBI in Schönefeld festgelegt wurden.

Aber auch das Verhalten des BMVBS ist zwiespältig. So verzichtete der Bund unmittelbar nach dem Fall der Berliner Mauer bei den ersten S-Bahn-Lückenschlüssen noch auf Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Finanzielle Mittel wurden im Rahmen des Programms Bahnbau Deutsche Einheit bereitgestellt. Für Berlin gab und gibt es dazu mehrmals erweiterte besondere finanzielle Vereinbarungen zur Grunderneuerung des Berliner S-Bahn-Netzes. Es reicht nach Auffassung von BISAR nicht aus, seitens des BMVBS auf heute bestehende föderale Zuständigkeiten in der Bestellung von S-Bahn-Verkehr bei einem so spezifischen Thema, wie es die noch nicht realisierten S-Bahn-Lückenschlüsse sind, zu verweisen.

Das BMVBS verweist in diversen Schreiben immer wieder darauf, dass der Bund zu dem Thema S-Bahn-Lückenschlüsse kein Initiativrecht habe. Der Begriff ist hier aber völlig falsch platziert. Diese Verhaltensweise des BMVBS verhindert doch nur jegliches Aufeinanderzugehen der Beteiligten Bund, Land Brandenburg und Land Berlin. Es gibt eine politische Verantwortung der Bundesregierung, zu diesem Thema etwas zu tun, vor allem auch gegenüber der Bevölkerung. Dennoch gibt BISAR seine Bemühungen zur Einflussnahme auf sinnvolle vorbereitende bauliche Detaillösungen für die S-Bahn nach Rangsdorf nicht auf. So sind für die Verlängerung der S-Bahn von Blankenfelde nach Rangsdorf aktuell zwei wesentliche bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit der Beseitigung von Bahnübergängen notwendig.

Bahnübergang Blankenfelde

Der Bahnübergang (BÜ) Blankenfelde, Karl-Marx-Straße am S- und Regionalbahnhof Blankenfelde soll durch den Bau einer Trogunterführung in Vorbereitung des geplanten Ausbaus der Dresdener Bahn ersetzt werden. Dabei ist vorgesehen, die S-Bahn auf die Südseite der Karl-Marx-Straße mit einer neuen Bahnsteigkante in Kombination mit einem neuen RE-Bahnsteig zu verlegen. Hierzu gibt es planerische Vorleistungen der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow und erste Abstimmungen mit der DB Netz AG, die im Jahre 2008 vorankommen werden.

BISAR favorisiert jedoch einen separaten S-Bahn-Inselbahnsteig mit zwei Gleisen, womit ein in Blankenfelde geplantes zusätzliches S-Bahn-Abstellgleis (Kehranlage) und zwei zusätzliche Weichen entfallen können. Zukünftiges Verkehrswachstum für die S-Bahn wird damit nicht verbaut, zumal der S-Bahn-Damm zwischen Mahlow und Blankenfelde 1957/58 für zwei Gleise errichtet wurde.

Bahnübergang Dahlewitz

Auch der BÜ Dahlewitz soll in Vorbereitung des Ausbaus der Dresdener Bahn beseitigt werden. Hierzu bestehen Entwurfsplanungen der DB Projekt Bau GmbH. BISAR fordert, dass das Brückenbauwerk (die Ausführung ist in Betonkastenbauweise geplant) nicht nur für zwei darüber zu legende Fernbahngleise, sondern zusätzlich für ein S-Bahn-Gleis vorgesehen wird.

Seit nunmehr zwei Jahren ist die S-Bahn- Brücke Dahlewitz ein besonderer Streitpunkt mit dem MIR, der DB AG und dem BMVBS. Die Gemeinden Rangsdorf und Blankenfelde-Mahlow sind zu finanziellen Beteiligungen bereit, wenn es denn von der Landes- bzw. Bundesebene oder der DB AG analoge Bereitschaften gibt.

Mit Unterstützung des Landkreises Teltow- Fläming und unter Mitwirkung von BISAR kam es Anfang des Jahres 2005 zur Anfertigung einer Machbarkeitsstudie »S-Bahn-Überführung Dahlewitz«. Das zusätzliche Kostenvolumen für einen S-Bahn-Brückenbereich beträgt ca. 800 000 Euro netto, damit der Brückenkasten so lang ist, dass dieser noch ein S-Bahn-Gleis aufnehmen kann. Es bietet sich also mit einmaliger Chance eine gleichzeitige, durchgängige und kostengünstige Bauweise an.

Eine spätere aufwendige Nachrüstung für eine S-Bahn-Brücke würde etwa die doppelten Kosten hervorrufen und Straßenumbaumaßnahmen (Veränderung der Straßengradiente) notwendig machen, verbunden mit erneuten langwierigen Verkehrseinschränkungen für die Gemeinde Blankenfelde- Mahlow (Ortsteil Dahlewitz).

Land Brandenburg, DB AG und BMVBS sind aber nicht bereit, sich jeweils mit einem Drittel der Kosten oder einer abweichenden Kostenhöhe im Rahmen einer abzuschließenden Finanzierungsvereinbarung an dieser vorausschauenden und relativ kleinen Investition zu beteiligen. Das BMVBS und die DB AG verweisen immer darauf, dass ja kein Antrag des Landes Brandenburg für den Bau der S-Bahn nach Rangsdorf vorliege.

Für unseren Verein, aber auch für viele Bürger unserer Region ist es unfassbar, wie mit dieser Thematik in dem reichen Land Bundesrepublik Deutschland nach über 17 Jahren Deutscher Einheit umgegangen wird. Wir verbinden diesen Artikel mit einem Aufruf an alle Eisenbahnvereine in Deutschland, uns zu unterstützen, zumal die Bürger und die Wirtschaft der Region die S-Bahn fordern (siehe auch Seite 23 in diesem SIGNAL).

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000043>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten