

■ Brandenburg

S-Bahn nach Velten nur bei Verzicht auf Regionalbahn?

aus SIGNAL 03/2010 (Juli 2010), Seite 16 (Artikel-Nr: 10000800)
DBV Berlin-Brandenburg

Fortsetzung des Trauerspiels

Mitte April 2010 wurde eine Kurzfassung der »Standardisierten Bewertung« einer S-Bahn-Verlängerung Hennigsdorf--Velten der Öffentlichkeit vorgestellt. Demnach ist mit einem bewerteten Nutzen von 1,35 der Wiederaufbau der S-Bahn vom heutigen Hennigsdorf in das nördlich gelegene Velten wirtschaftlich darstellbar. Der 6,2 km lange Abschnitt soll sogar einen neuen Zwischenbahnhof Hennigsdorf Nord erhalten. Die Anpassung der Signaltechnik und Stromversorgung soll knapp 14 Millionen Euro kosten. Das der Untersuchung zugrundeliegende Betriebskonzept wurde in [SIGNAL 2/2010](#) ausführlich vorgestellt.

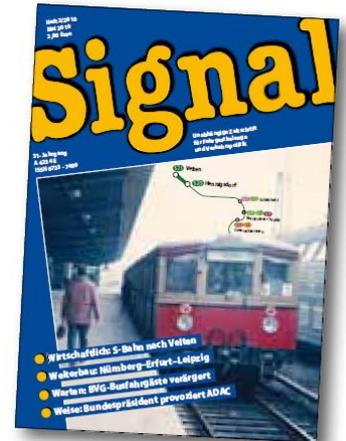
Eine Unterschriftenaktion der Stadt Velten den S-Bahn-Anschluss erbrachte im Mai/Juni 12 366 Unterschriften. Die Unterschriften wurden von Velten's Bürgermeisterin Ines Hübner an Ministerpräsident Matthias Platzeck übergeben.

Die Initiative der Region ist lobenswert. Denn durch die Untersuchung stehen jetzt endlich belastbare Zahlen zur Verfügung. Bisher war es immer so, dass das Verkehrsministerium in Potsdam (wie bei ähnlichen Forderungen aus anderen Regionen auch) behauptete, dass ein Wiederaufbau wirtschaftlich nicht darstellbar sei.

Leider hängt unmittelbar mit dem Wiederaufbau der S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten ein weiteres ungelöstes Verkehrsproblem zusammen: der zweigleisige Wiederaufbau der Kremmener Bahn für S-Bahn und Regionalverkehr. Die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg haben es sich bequem eingerichtet mit dem derzeitigen Status Quo bei der Linienführung des Regionalverkehrs. Es funktioniert irgendwie im jetzigen Zustand. Daran soll möglichst nichts verändert werden (keine neuen Begehrlichkeiten wecken!).

Dass der Wiederaufbau der gesamten Kremmener Bahn - also das Schließen der S-Bahn-Lücke zwischen Hennigsdorf und Velten UND der Regionalgleise von Hennigsdorf nach Gesundbrunnen - sinnvoll sein kann, wird nicht gesehen. Eine S-Bahn-Verlängerung würde weitere Autofahrer zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr animieren - das hat die Untersuchung gezeigt. Wäre die S-Bahn sogar komplett zweigleisig wieder aufgebaut, könnten die Züge schneller fahren. Ein weiterer Vorteil für den Regionalverkehr: Es entfielen die zeitraubenden und teuren Umwegfahrten über Falkenhagen (RE 6 und RB 20) und Karow (RE 5). Die Züge würden den direkten und kürzeren Weg nehmen können - mit einem enormen Zeitvorteil von möglicherweise mehr als 10 Minuten. Damit wird deutlich, dass »nichts verändern« auch heißt: Nichts verbessern, keine neuen Fahrgäste gewinnen!

Wie wenig Bereitschaft bei den beiden beteiligten Ländern zum Schließen der Schienenlücken vorhanden ist, zeigt der Wiederaufbau der Regionalverkehrsstrecke zwischen Wilhelmsruh und Basdorf. Auch hier gilt: Nichts verändern, alles so lassen, wie es ist. Forderungen mit dem Hinweis auf dafür nicht vorhandenes Geld



Die S-Bahn nach Velten war Titelthema in SIGNAL 2/2010

abschmettern. Auch hier wieder: jahrelanges Prüfen, vertrösten, relativieren. Wichtig ist, dass alles so bleibt, wie es ist. Dabei war der Bedarf für diese Verbindung im vergangenen Jahr deutlich geworden, als während des S-Bahn-Ausfalls einige Wochen lang Züge auf Regionalbahngleisen von Hennigsdorf über die Stettiner Bahn bis Berlin-Gesundbrunnen fuhren.

Der DBV wünscht sich eine offensivere Herangehensweise seitens der Landespolitik. Im Vordergrund sollte die Frage stehen, wie mehr Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden können! Die Herstellung der Infrastruktur für S-Bahn und Regionalbahn Velten--Hennigsdorf--Tegel--Gesundbrunnen wäre wegweisend und ein wichtiges Zeichen für die Region.

Derzeit aber mehren sich die Zeichen, dass das Land die Kommunalpolitiker wieder einmal mit der Zuspitzung »entweder S-Bahn oder Regionalbahn« lähmen wird. Das führt regelmäßig zum Streit und am Ende geschieht gar nichts. Das können sich die Veltener in Falkensee, Rangsdorf und Teltow/ Kleinmachnow ansehen.

Erschweren kommt hinzu, dass Berlin nur sein Stadtgebiet betrachtet und deshalb den Regionalverkehr für in weiten Teilen überflüssig hält und die Brandenburger Landespolitik es genau anders herum hält: Hier ist der Regionalverkehr das wichtigste Verkehrsmittel und die S-Bahn wird nur »geduldet«.

Deshalb sei nochmals betont: Eine Metropolenregion wie Berlin-Brandenburg mit über 4 Millionen Einwohnern kann sehr wohl auf den wichtigsten Nahverkehrsachsen eine S-Bahn gebrauchen, die alle zwei bis vier Kilometer hält und einen schnelleren Regionalverkehr, der seine Stopps nur auf den wichtigen Unterwegsbahnhöfen einlegt. Der DBV sieht solche Potenziale auch für die S-Bahn- Verlängerung von Hennigsdorf nach Velten und die direkte Durchbindung des Prignitz- Expresses von Hennigsdorf über Tegel nach Berlin-Gesundbrunnen.

20 Jahre nach dem Mauerfall wird immer noch um die Wiederherstellung des Schienennetzes gestritten. Dieser Umstand sagt viel über den Stellenwert der Bahn in der Tagespolitik aus. Bezeichnend dafür ist, dass auf dem Landesparteitag der SPD am 12. Juni eine Mehrheit dagegen stimmte, den S-Bahn-Anschluss von Velten auch nur auf die Tagesordnung zu setzen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000800>.

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