

■ Aktuell

Anmerkungen zur Eisenbahnplanung für Berlin

aus SIGNAL 07/1995 (November 1995), Seite 8-9 (Artikel-Nr: 10000984)
Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

An die Bürgerinitiative Westtangente. Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für Ihr Schreiben an Herrn Minister Töpfer. Er hat mich beauftragt, Ihnen zu antworten.

Im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 (BVWP '92) wurden in den Jahren 1991/92 umfangreiche Untersuchungen zur Eisenbahnkonzeption Berlin durchgeführt. Zunächst konzentrierten sich diese Untersuchungen auf das sogenannte Achsenkreuz und das Ringmodell. Am 5. März 1992 präsentierte dann die damalige Deutsche Reichsbahn Vertretern des Senats von Berlin und dem damaligen Bundesverkehrsminister Prof. Dr. Krause das sogenannte "Pilzkonzept".

Aufgrund der Erklärung der Bahn, daß das Pilzkonzept mit der Nord-Süd-Verbindung über den Lehrter Bahnhof zu gleichen Kosten und in gleicher Zeit - das heißt ohne zeitliche Beeinträchtigung der Parlaments- und Regierungsbauten im Spreebogen - wie das Fernbahn-Ringkonzept realisiert werden kann, erfolgte die Aufnahme des Konzeptes in den BVWP '92 und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (SchWAbG) vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses der Wirtschaftlichkeitsberechnungen.

Ihre Berechnungen, daß sämtlicher Fernverkehr (IC, ICE, EC, IR) sowie der Regionalverkehr über die sanierte Stadtbahn durch Berlin durchgebunden werden könnte, können unter Beachtung der Zugzahlen mit einem entsprechenden Betriebsprogramm nicht bestätigt werden. Das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsberechnung liegt vor. Darin erreicht das Eisenbahnprojekt Knoten Berlin ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,7. Nach Bereinigung modellbedingter, in der Realität voraussichtlich nicht auftretender negative Effekte für den Güterverkehr wird ein Wert von ?? erreicht. Damit ist der im Bedarfsplan enthaltene Vorbehalt ausgeräumt. Es ist sinnvoll, diese Eisenbahnkonzeption mit Nachdruck zu verfolgen. Zur Zeit läuft das Planfeststellungsverfahren und wird voraussichtlich im September geschlossen sein.

Was die Auswirkungen der Kabinettsitzung vom 5. Juli 1995 zum Haushaltsplan 1996 und zur mehrjährigen Finanzplanung auf die Realisierung der Eisenbahnkonzeption Berlin (Pilzkonzept) betrifft, so wird es auch hier zu zeitlichen Streckungen von einzelnen Projektabschnitten kommen die jedoch nicht zur Behinderung des Umzuges der Bundesregierung nach Berlin führen werden. Welche Projektabschnitte im einzelnen davon betroffen sein werden, bedarf abschließender Abstimmungen zu den verkehrspolitischen und unternehmerischen Zielen mit dem Vorstand der DB AG. Diese Abstimmungen stehen noch aus.

Auch wenn Ihren Ausführungen eine gewisse Logik nicht abzusprechen ist, ist die einvernehmlich zwischen dem Senat von Berlin, dem Bundesminister Verkehr und der Deutschen Bahn AG getroffene Entscheidung auch für den Bundesbauminister bindend.

[IGEB] Das Schreiben aus dem Ministerium von Herrn Töpfer sollte man zweimal lesen, um alles zu erfassen. Bemerkenswert sind vor allem die Offenheit und der Informationsgehalt, die deutlich über das hinausgehen, was die Berliner Verwaltungen üblicherweise schreiben. Wer z.B. nach diesen Ausführungen zur Finanzsituation noch den Berliner Aussagen glaubt, daß bereits im Jahr 2000 oder spätestens 2002 Züge durch den Nord-Süd-Tunnel fahren werden, muß schon sehr naiv sein. Man braucht gar nicht auf den Eurotunnel verweisen, es genügt Schon ein Blick auf die beträchtlichen Verzögerungen beim Umbau des Eisenbahnnordkreuzes im Raum um den S-Bf Bornholmer Straße. Bemerkenswert sind auch das vorsichtige Lob für die Ausführungen der BI Westangente und die Betonung, daß der Bundesbauminister die Entscheidung für des "Pilzkonzep" gebunden ist. So schreibt keiner, der von der Richtigkeit dieser Planung felsenfest überzeugt ist.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000984>.

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