

Nahverkehr

Neue S-Bahnhöfe

aus SIGNAL 04/1989 (April 1989), Seite 11-12 (Artikel-Nr: 10001105)
IGEB

Mit der Inbetriebnahme der Wannseebahn am 1. Februar 1985 begann für den jetzt abgelösten CDU/F.D.P.-Senat die sogenannte Konsolidierungsphase bei der S-Bahn. Ab jetzt hatte die Modernisierung und Attraktivierung des befahrenen 71 km-Netzes absoluten Vorrang vor der Wiederinbetriebnahme stillgelegter Strecken. Ein wesentlicher Beitrag zur Attraktivierung sollte durch zusätzliche S-Bahnhöfe auf den befahrenen Strecken erreicht werden. Doch genau das passierte nicht. Die modernste Technik in allen Bereichen war dem Senat und vor allem Teilen der BVG stets wichtiger als die Interessen der Fahrgäste. Schon versprochene Bahnhöfe (z.B. für Kolonnenstraße Baubeginn 1987) kamen nicht.

Deshalb hakte die bisherige AL-Abgeordnete Gabriele Vonnlegold am 25. Januar 1989 mit einer Kleinen Anfrage nach. Die Antwort von Verkehrssenator Wronski vom 16. Februar 1989 (veröffentlicht im Landespressedienst vom 7. März) ist durch die Wahlen und die neue Senatspolitik inzwischen teilweise überholt. Wir veröffentlichen sie dennoch vollständig. Denn sie enthält neben interessanten, weiterhin gültigen Daten auch Informationen, die Anlaß für einen Rückblick auf die bisherige Senatspolitik bieten: - Mit den rund 30 Mio. DM an GVFG-Mitteln, die der Senat 1987 mangels Plänen verschenkt hat, hätten z.B. die S-Bahnhöfe Kamenzer Damm und Schorfheidestraße schon fertiggestellt sein können.

Der einzige neue Bahnhof, dessen Baubeginn - großzügig betrachtet - in die Amtszeit von Senator Wronski fällt, nämlich Schichauweg, ist keineswegs der wichtigste. Senator Wronski hat den Bahnhof Gleisdreieck immer ausschließlich im Zusammenhang mit der Verschwenk der S2 auf die Wannseebahn betrachtet und damit ein sinnvolles Projekt mit einem unsinnigen verknüpft. Die konsequenterweise erfolgte Verweigerung der öffentlichen Bekanntgabe der Kosten nur für den S-Bahnhof Gleisdreieck ist jedoch eine Unverschämtheit gegenüber der Fragestellerin und eine Mißachtung des Parlaments und der Bürger.

Gabriele Vonnkold: Welche zusätzlichen S-Bahnhöfe sind für wann geplant? Wie hoch sind die zu erwartenden Kosten und die Zu- bzw. Aussteigerzahlen? (Bitte bahnhofsweise auflisten)

Edmund Wronski: Von den im ÖPNV-Konzept des Senats von Berlin vom 10. Juli 1984 bzw. FNP '84 vom 21. Juni 1988 enthaltenen zusätzlichen S-Bahnhöfen befinden sich die in untenstehender Tabelle genannten Bahnhöfe der S-Bahn-Linien 1 bis 3 (71 km-Netz) sowie die S-Bahn-Linie 4 (Ringbahn) in der Planung. Nach inzwischen vorliegenden Untersuchungsergebnissen werden hingegen die S-Bahnhöfe Hüttenweg (S-Bahn-Linie 3), Komturstraße und Neues Ufer (beide S-Bahn-Linie 4) aus heutiger Sicht als weniger vordringlich eingeschätzt.

Für die S-Bahnhöfe a) bis h) wurden detaillierte Planunterlagen sowie Kostenabschätzungen erarbeitet. Auch bestehen jeweils Zeitvorstellungen für die Realisierung, allerdings müssen unter einem Finanzierungsvorbehalt gesehen werden.



Gefällte Birke auf dem Nordring. Während so mancher Angestellte und Beamte noch fleißig nach Argumenten sucht, warum die vom SPD/AL-Senat angestrebte Wiederinbetriebnahme der Ringbahn bis spätestens 1994 (Südring 1992) nicht möglich ist, hat die (West-Berliner) Verwaltung des ehemaligen Reichsbahnvermögens (VdeR), die die Stillgelegten Strecken bis zur Übergabe an die BVG betreut, bereits im Februar auf den S-Bahn-Gleisen gründlich gerodet. (Foto: T. Staack)

S-Bahnhof	Zu- und Aussteiger je Werktag	Kosten
a) Kolonnenstraße 1)	ca. 5.000	30 Mio. DM
b) Schichauweg	ca. 4.000	16 Mio. DM
c) Kamenzer Damm	ca. 4.000	12 Mio. DM
d) Schorfheidestraße	ca. 5.000	20 Mio. DM
e) Gleisdreieck	ca. 16.000	2)
f) Hiltzendorferstraße	ca. 3.000	12 Mio. DM
g) Wertstraße/Spreewefer 4)		60 Mio. DM
h) Oderstraße	ca. 5.000	12 Mio. DM

Anmerkungen:

- 1) Zusätzliche Funktion: Umsteigen S1/S2
- 2) Ohne Verschwenkung der S2 ist die Angabe der Kosten nicht sinnvoll. Gesamtkosten der Verschwenkung von Bahnhof Papestraße (Vorortbahnsteig) über Bahnhof Kolonnenstraße zum Bahnhof Gleisdreieck: 280 Mio. DM.
- 3) Nur im Zusammenhang mit der Verlegung des S-Bahnhofs Charlottenburg geplant.
- 4) Abhängig von Art und Umfang der im Bahnhofsumfeld geplanten Bebauung. In den Kosten ist die notwendige Verlegung der Fernbahn enthalten.

So wies der Senat von Berlin u.a. in der Mitteilung über die Inbetriebnahme weiterer S-Bahn-Strecken (veröffentlicht in den Mitteilungen des Präsidenten - Nr. 162 - Drs. 10/1478 - vom 28. April 1987) darauf hin, daß der Baubeginn für die Inbetriebnahme einer zusätzlichen Strecke vor 1991 die Verschiebung von attraktivitätssteigernden Maßnahmen im 71 km-Netz auf unbestimmte Zeit zur Folge hat.

Da der Baubeginn der S-Bahn-Linie 4 (Südring) mit entsprechenden finanziellen Auswirkungen spätestens 1990 vorgesehen ist, können heute nur Termine für den im Bau befindlichen Bahnhof Schichauweg (S-Bahn-Linie 2, Inbetriebnahme 1990), den Bahnhof Kolonnenstraße (S1, Baubeginn 1989) sowie für den Bahnhof Oderstraße (S4, Baubeginn voraussichtlich 1993) genannt werden.

Die nachfolgend genannten Zu- und Aussteigerzahlen beziehen sich auf ein voll modernisiertes S-Bahn-Netz, das aus dem betriebenen 71 km-Netz und dem Südring besteht.

Gabriele Vonnekold: Nach welchen Kriterien werden Reihenfolge und Zeitpunkt der Realisierung festgelegt?

Edmund Wronski: Reihenfolge und Zeitpunkt der Realisierung von zusätzlichen S-Bahnhöfen werden einerseits auf der Grundlage des zu erwartenden verkehrlichen Nutzens sowie andererseits im Kontext mit dem sonstigen Ausbau des S-Bahn-Netzes (z. B. Gleisbau, Stromversorgung, Zugsicherungssystem) festgelegt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001105>.

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