

■ Nahverkehr

Westbahn-Pläne

aus SIGNAL 09/1989 (Oktober 1989), Seite 11 (Artikel-Nr: 10001195)
 Senator für Verkehr

Beantwortung der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Siegfried Helias (CDU) über
 "Westbahn in weiter Ferne?":

*- Ist der Senat der Auffassung, daß der Bund nach erfolgreichen Verhandlungen über den Neubau einer Eisenbahntrasse Berlin - Hannover auch die Westbahn als "Draufgabe" finanziert?*Nein. Der Bundesminister für Verkehr hat ein Interesse daran, die Finanzierung der beiden Bauvorhaben strikt voneinander zu trennen.

*Wie lang ist die Strecke Bahnhof Westkreuz - Bahnhof Spandau, und wie lang ist die gemeinsame Strecke mit der Fernbahn?*Die Streckenlänge Westkreuz - Spandau beträgt ca. 9,1 km, die Länge der Parallelführung von S- und Fernbahn liegt bei ca. 4 km.

*Hält der Senat es für wahrscheinlich, daß der Bundesverkehrsminister (in Anbetracht der vorgenommenen standardisierten Bewertung) bis Mitte der 90er Jahre Baumaßnahmen an der Westbahn zustimmt, oder meint der Senat, sich im Rahmen einer Finanzierung durch das Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) über das Erfordernis der Zustimmung hinwegsetzen zu können?*Für die Finanzierung von Schnellbahnstrecken nach dem GVFG verlangt der Bundesminister für Verkehr umfangreiche Untersuchungen nach dem standardisierten Bewertungverfahren. Dadurch sollen nach einheitlichen Maßstäben ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnisse der geplanten Projekte nachgewiesen werden. Da die Reaktivierung der "Westbahn" in der vergangenen Legislaturperiode erst längerfristig anvisiert worden war, wurde seinerzeit lediglich der Abschnitt "Westkreuz - Pichelsberg" untersucht. Für diese Teilstrecke erbrachte die standardisierte Bewertung keine ausreichenden Ergebnisse. Anhand der vorliegenden verkehrlichen Untersuchungen ist dagegen zu erwarten, daß sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projektes "Westbahn von Westkreuz bis Rathaus Spandau" erheblich besser darstellt. Eine eindeutige Klärung über die Finanzierbarkeit der "Westbahn" nach dem GVFG ist allerdings erst durch eine vollständige standardisierte Bewertung möglich. Die hierzu erforderlichen Untersuchungen liegen zur Zeit noch nicht vor.

*Nutzt der Senat nicht noch die mit dem Jahresbeginn gegebenen Möglichkeiten des Strukturhilfegesetzes zur Finanzierung der Westbahn, verwendet der Senat die Strukturhilfemittel in diesem Jahr vollständig für den Schnellbahnausbau, und welche Maßnahmen will der Senat überhaupt mit diesen Mitteln und welche davon konkret im Jahre 1989 finanzieren?*Der Senat von Berlin hat beschlossen, die gesamten Investitionsmittel des Strukturhilfegesetzes für den Schnellbahnbau in Berlin einzusetzen. Im Jahr 1989 können deshalb aus dem Strukturhilfefonds folgende Maßnahmen begonnen werden: - S 4 (Südring)
 Stellwerk Wannsee
 Wagenübergabestelle Wannsee

Schaltwerk Halensee
S-Bahnhof Schichauweg
Gleichrichter Marienfelde
U-Bahn-Linie 8 (Baulos D 81)

Wäre es unter Verwendung der Strukturhilfemittel möglich, die Westbahn innerhalb von wenigstens zwei Jahren zumindest bis Pichelsberg in Betrieb zu nehmen, und teilt der Senat die Forderung der früheren größeren Oppositionspartei, mit den Bauarbeiten für die kurzfristige Wiederinbetriebnahme der Westbahn umgehend zu beginnen? Strukturhilfemittel für die S5 (Westbahn) stehen wegen der zu 4. genannten Maßnahmen und wegen des 1990 geplanten Baubeginns für die S-Bahn-Strecke S6 (Priesterweg - Lichterfelde Süd) in den nächsten Jahren bei der derzeitigen Finanzierungssituation nicht zur Verfügung. Eine kurzfristige Inbetriebnahme der S5 bis zum Bahnhof Pichelsberg wäre jedoch auch wegen der umfangreichen notwendigen Investitionen, insbesondere für die Zugsicherungstechnik, die Bahnstromversorgung und für die Sanierung der Bahnhöfe nicht möglich. (L.PD, 25.9. 1989)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001195>.

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