

■ Aktuell

## Erste Maßnahmen

aus SIGNAL 02/1990 (März 1990), Seite 4-7 (Artikel-Nr: 10001215)  
Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen

Bausenator Wolfgang Nagel hat heute Planungen und erste Maßnahmen für den genzüberschreitenden S-Bahn-Verkehr vorgestellt. Für deren Finanzierung hat der Berliner Senat im Nachtragshaushalt 1990 rund 30 Millionen DM veranschlagt. Dies bezieht sich aber nur auf die Projektanteile in Berlin (West), für die DDR-Anteile hat die Bundesregierung noch keine konkrete Finanzierung sichergestellt. Es ist jedoch beabsichtigt, sie im verabschiedeten Nachtragshaushalt des Bundes direkt zu berücksichtigen.

Da noch keinerlei Planunterlagen erarbeitet werden konnten, beruhen alle folgenden Kostenangaben auf groben Schätzungen und können sich je nach Feststellung des Zustandes der Anlage bzw. konkreterer Planung noch erheblich verändern.

### Bornholmer Straße wird S-Bahn-Doppelbahnhof

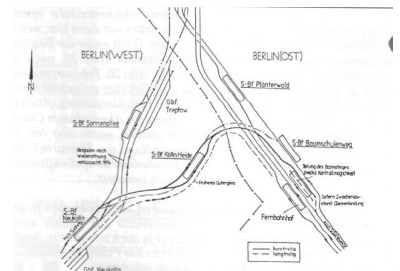
Der Bahnhof Bornholmer Straße ist ein auf Ost-Berliner Gebiet liegender S-Bahnhof, auf dem seit Jahrzehnten keine Züge halten, obwohl diese Strecke von West-Berliner S-Bahn-Zügen der Linie 2 zwischen Gesundbrunnen und Frohnau befahren wird. Gleichzeitig verläuft wenige Meter entfernt eine Ost-Berliner S-Bahn-Strecke, nämlich die Vorortstrecke nach Pankow und Bernau. Für diese nahezu parallel fahrende Ost-Berliner S-Bahn gibt es bisher keine Haltemöglichkeit.

Nunmehr soll dort in Absprache mit der Deutschen Reichsbahn eine Verknüpfung hergestellt werden. Die S2 auf dem "alten" Bahnhof, der restauriert wird, halten können. Daneben wird auf der östlichen Seite ein provisorischer Bahnsteig («Bornholmer Straße Ost») für die Ost-S-Bahn hergestellt. Die beiden Bahnhöfe "West" und «Ost" sind ca. 60 Meter voneinander entfernt und über die Straßenbrücke Bornholmer Straße mit kurzem Fußweg erreichbar. Erste Baumaßnahmen beginnen im Spätsommer dieses Jahres. Die S2 wird voraussichtlich Anfang oder Mitte 1991 wieder ständig auf dem Bahnhof Bornholmer Straße halten.

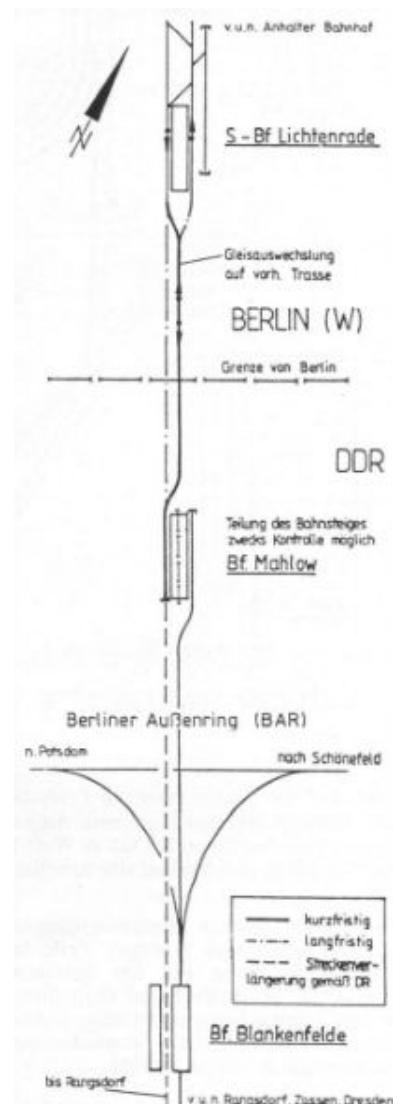
Ab Herbst 1991 soll auch ein Halt auf dem provisorischen Bahnhof «Ost" möglich sein. Die Anlage dieses Bahnhofes, der übrigens von der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen gebaut wird, ist mit erheblichen technischen Problemen verbunden. Der aus Ost-Berlin über Schönhauser Allee nach Bernau und Oranienburg führende Verkehr ist nämlich zu «Stoßzeiten" mit bis zu 150 Sekunden so dicht, daß Um- oder Neubaumaßnahmen «unter Verkehr» praktisch nicht möglich sind. Diese Verkehrsströme werden sich bei einem Zusammenwachsen der Stadt nicht grundlegend ändern.

In einer zweiten Ausbaustufe, voraussichtlich bis Ende 1993, ist eine direkte Verbindung zwischen Pankow und Gesundbrunnen vorgesehen. Die Bahnhofsanlagen Gesundbrunnen müssen total umgebaut werden.

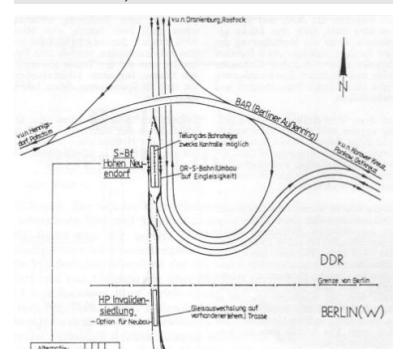
Zur Betriebsaufnahme von "Bornholmer Straße West« sind die Instandsetzung des Bahnhofszugangs im vorhandenen Gebäude, der Treppen, des Bahnsteigs, der



Ab Mitte 1993 sollen zwischen dem West-Berliner S-Bf. Neukölln und dem Ost-Berliner S-Bf. Baumschulenweg wieder S-Bahn-Züge fahren. Mit den Bauarbeiten soll auf der 3,3 km langen Strecke, davon 2,2 km in West-Berlin, im Spätsommer 1990 begonnen werden. (Zeichnung: SenArbVuB III)



5,7 km lang ist die Strecke von Lichtenrade bis Blankenfelde. 1,2 km davon liegen in West-Berlin. Die Rodungsarbeiten haben bereits begonnen. Ab Mai 1990 sollen die Erdarbeiten folgen, und Ende 1991 könnten die ersten S-Bahn-Züge wieder fahren. (Zeichnung: SenArbVuB III)



Unterkunft für Zugabfertiger (ggf. Container, Sicherstellung sanitärer Einrichtungen) und die Ergänzung der Zugsicherung erforderlich. Die Kosten werden ca. 5 bis 10 Millionen DM (je nach Ergebnis der Bestandsaufnahme) betragen. Weitere Instandsetzungsarbeiten erfolgen dann unter Betrieb.

Für den provisorischen "Bahnsteig Ost" sind der Neubau eines Mittelbahnsteiges in einfachster Ausführung (z.B. ohne Dach) mit Verziehen der vorhandenen Gleisanlage, ein Zugang zur Bösebrücke (Bornholmer Straße als Verbindung zum Bahnhof West) und die Ergänzung der Sicherungstechnik erforderlich. Die Kosten werden auf ca. 12 Millionen DM geschätzt.

### **Neukölln: S-Bahn-Verknüpfung mit Südosten**

Der Senat beabsichtigt, bereits Mitte 1993 zunächst eingleisig einen S-Bahn-Betrieb zwischen den Bahnhöfen Neukölln - Köllnische Heide - Baumschulenweg (Ost-Berlin) aufzunehmen. Wegen umfangreicher Brückenbauarbeiten sowie eines Überwerfungsbauwerkes in Baumschulenweg (zur Unterquerung der zur Zeit ebenfalls im 150-Sekunden-Abstand mit dichtem Zugverkehr belasteten Strecke zwischen Treptower Park und Baumschulenweg) werden für diesen Streckenabschnitt erhebliche Kosten erwartet. Mit den Planungen wurde bereits begonnen, mit ersten Bauarbeiten ist für den Frühherbst zu rechnen.

Mit dieser Verkehrsverbindung zwischen dem Südring in West-Berlin und dem Südosten der Stadt und der Region wird dann auch eine Lücke geschlossen. Denn die Verlängerung des West-Berliner Südrings vom S-Bahnhof Neukölln über S-Bahnhof Köllnische Heide zum Bahnhof Baumschulenweg bindet auch Königs Wusterhausen und Schönefeld an.

Auf dem West-Berliner S-Bahn-Südring werden 1994 wieder die ersten S-Bahn-Züge fahren. Wann jedoch die Verknüpfung zur Ringbahn in Ost-Berlin (über die Bahnhöfe Sonnenallee und Treptower Park) hergestellt werden kann, steht noch nicht fest.

Vorgesehen ist vorerst ein eingleisiger Streckenausbau mit einer Zweigleisigkeit am Bahnhof Köllnische Heide (Ausweichstelle) für einen 10-Minuten-Takt. Auf dem Abschnitt Neukölln - Köllnische Heide müssen drei Brückenbauwerke durch Neubauten ersetzt werden, und zwar über die Niemetzstraße und die Ringbahn (ca. 80 m lang), den Neuköllner Schiffahrtskanal (ca. 60 m lang) und die Grenzallee (ca. 30 m lang). Die Brücke über die Sonnenallee ist zu sanieren.

Auf dem Ostberliner Teil zwischen Köllnische Heide und Baumschulenweg sind der Bahndamm wiederherzustellen, die Brücke über die Kieffholzstraße vollständig neuzubauen und die Brücke über die Baumschulenstraße zu erneuern. Außerdem ist vor Inbetriebnahme das Kreuzungsbauwerk vor dem S-Bahn-Gleis der Strecke von Treptow nach Schöneweide zu erneuern. Dies wird durch die Deutsche Reichsbahn erfolgen. Der Bahnhof Köllnische Heide (Bahnsteig und Zugang) ist zu sanieren, am Bahnhof Baumschulenweg ist der vorhandene Bahnsteig instandzusetzen. Die Bahnstromversorgung und die Zugsicherung müssen vollständig neu installiert werden.

Die Kosten werden auf ca. 90 Millionen DM geschätzt (ohne Kreuzungsbauwerk vor

dem Bahnhof Baumschulenweg, hierfür ca. 20 Millionen DM).

### **Lichtenrade - Mahlow - Blankenfelde**

Im Süden ist die Verlängerung der S-Bahn über Lichtenrade hinaus zunächst bis zum Bahnhof Mahlow vorgesehen. Von der Deutschen Reichsbahn wird die Weiterführung nach Blankenfelde (dort Anschluß an die Fernbahn) bzw. nach Rangsdorf und Schönefeld gewünscht.

Die Gesamtbauzeit bis Mahlow wird rund drei Jahre betragen. Geplant ist ein Ausbau für einen 20- bzw. 30-Minuten-Takt. Bei einem eingleisigen Ausbau wäre eine Eröffnung eventuell schon nach zwei Jahren, also Mitte 1992, möglich. Bereits jetzt wird mit ersten Arbeitsschritten, nämlich dem Fällen der jetzt auf der Trasse gewachsenen Bäumen, begonnen. Gleisbettaarbeiten sind ab Spätsommer dieses Jahres vorgesehen.

Erforderlich sind außerdem die Instandsetzung des Bahnsteiges in Mahlow und der Neubau eines S-Bahnsteiges mit Zugängen in Blankenfelde. An den niveaugleichen Bahnübergängen Bahnhofstraße und Wolziger Zeile in Lichtenrade sowie mit der heutigen Landstraße in Mahlow sind zugbediente Schrankenanlagen notwendig. Bahnstromversorgung und Zugsicherung müssen neu installiert werden.

Darüber hinaus wird von der Verkehrsabteilung des Bezirkes Potsdam eine niveaufreie Kreuzung der geplanten Ortsumgehungsstraße I. Ordnung Schönefeld - Teltow nördlich des Bahnhofes Mahlow durch den Bau einer Straßenbrücke vor Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke gefordert. Diese Auffassung wird von uns nicht geteilt, der Inbetriebnahmetermine Herbst 1991 berücksichtigt ein solches Bauwerk nicht.

Die Kosten werden - ohne Straßenbrücke - auf ca. 60 Millionen DM geschätzt, das sind ca. 10 Mio. DM/km.

### **Von Frohnau nach Hohen Neuendorf**

Geplant ist die Anbindung der S2-Nord an den vorhandenen S-Bahnhof Hohen Neuendorf mit deswegen notwendiger Kreuzung der zweigleisigen Strecke Oranienburg - Schönfließ (Außenring) im Niveau. Zwischen Hohen Neuendorf und Frohnau ist vorerst ein eingleisiger Ausbau vorgesehen, der für einen 20-Minuten-Takt ausreicht. An vier Brücken sind Bauarbeiten erforderlich: Schönfließener Straße (West), Zerndorfer Weg (West), Staehleweg (West) und Oranienburger Chaussee (F 96) (Ost). Die Überbauten der drei in West-Berlin gelegenen Brücken sind abgängig und durch Neubauten zu ersetzen. Für die Kreuzung mit der F 96 ist ein vollständiger Neubau erforderlich.

Notwendig sind außerdem das Herrichten des Bahndammes (u.a. Neuschüttungen im Grenzbereich), die Verstärkung der Bahnstromversorgung und die Erweiterung der Zugsicherung.

Die Kosten werden ob auf 70 Millionen DM geschätzt, das sind ca. 17 Millionen DM/km.

## S-Bahn nach Potsdam

Vorgesehen ist der zweigleisige Streckenausbau für einen 10-Minuten-Takt. Hierbei gibt es besonders im Dammbereich zwischen den Bahnhöfen Griebnitzsee und Babelsberg Probleme. Dort ist eine Dammverbreiterung nötig (mit Auswirkung auf drei Brückenstützwände erforderlich), um die Elektrifizierung der neben liegenden Fernbahn zu ermöglichen. Erforderlich sind ferner der Neubau von sechs Brücken, und zwar über Stolper Weg (West), Teltowkanal (West), Bäkestraße (West), Plantagenstraße (Ost), Anhaltstraße (Ost) und Daimlerstraße (Ost) sowie die Sanierung von vier Potsdamer Brücken, und zwar über August-Bebel-Straße, Wattstraße, Karl-Liebknecht-Straße und die Nuthe (Wasserlauf).

Die Bahnhöfe Wannsee und Griebnitzsee sind in Ordnung. Der Bahnhof Babelsberg ist vollständig zu sanieren, sowohl die Zugangsbauwerke wie auch der Bahnsteig selbst. Bahnstromversorgung und Zugsicherung müssen vollständig neu installiert werden.

Die Kosten werden auf ca. 160 Millionen DM 18 Millionen DM/km geschätzt, allerdings noch nicht mit vollständiger Erfassung der Dammverbreiterung.

Am Bahnhof Potsdam Stadt sind Umbauten erforderlich, z.B. wegen notwendiger Verlagerung eines jetzt stattfindenden Gepäckumschlages vom S-Bahnsteig auf einen anderen Bahnsteig, der entsprechend hergerichtet werden müßte. Der S-Bahnsteig ist für Personenverkehr instandzusetzen. (LPD, 1.3.1990)

\*

Nun werden also in den nächsten Jahren sehr viel mehr S-Bahn-Kilometer wieder in Betrieb genommen, als bisher geplant war. Dies wird sicher nicht nur von der IGEB begrüßt. Und die IGEB unterstützt natürlich auch die Haltung des Senats, die S-Bahn nach Mahlow noch vor dem Bau der geplanten Straßenbrücke in Betrieb zu nehmen, also 1991 und nicht erst 1992. Die Position der Potsdamer Verkehrsplaner ist für die IGEB hier nicht akzeptabel. Nicht hinnehmbar ist aber auch die Planung des Senates, erst 1993 die S-Bahn bis Potsdam zu verlängern. Warum ist es in Berlin eigentlich nicht möglich, Teilstrecken zu eröffnen? Von Wannsee bis Kohlhasenbrück ist ein S-Bahn-Gleis vorhanden, der Bf. Griebnitzsee ist in gutem Zustand, warum also können die S-Bahn-Züge nicht schon 1991 wenigstens bis Griebnitzsee fahren? Und warum eigentlich werden die Hohen Neuendorfer und Oranienburger doppelt bedient, während z.B. die Falkenseer und Nauener leer ausgehen? Denn mit der für 1991 geplanten Umsteigemöglichkeit in Bornholmer Straße gelangt man fast ebenso schnell und bequem aus dem Kreis Oranienburg auf die West-Berliner S2 wie nach deren Verlängerung bis Hohen Neuendorf. Der grenzüberschreitende S-Bahn-Verkehr ist ein richtiger und wichtiger Schritt. Doch der Senat sollte dabei die Verstimmung in Lichterfelde und insbesondere in Spandau ("die paar Dörfler sind denen mehr Wert als 200.000 Spandauer«) nicht unterschätzen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001215>.

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