SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

S-Bahn nach Tegel Viele Worte - Keine Taten

aus SIGNAL 02/1993 (März 1993), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10001588)

IGEB

(Foto (von 1991): Bernhard Strowitzki)

S-Bahnhöfe Tegel und Eichbornstraße auf der Kremmner Bahn. Längst könnten hier nicht nur Testfahrten, sondern Fahrgastfahrten stattfinden. Doch Berlins Verkehrsstaatssekretär Ingo Schmitt konnte seine vollmundigen Versprechungen bis heute nicht einlösen. Zwar gelang es ihm relative schnell die Gelder für die Wiederinbetriebnahme der Strecke Schänholz - Tegel zu beschaffen, doch die Bezahlung der Betriebskosten ist noch immer ungeklärt. (Foto (von 1991): Arno Sendner)

Vor gut einem Jahr mutete die Nachricht fast sensationell an: ausgerechnet in einer Phase, in der die Wiederinbetriebnahmetermine für mehrere S-Bahn-Projekte erneut verschoben worden waren, bekundete der Senat seine Absicht, die Kremmener Bahn auf dem Abschnitt Schönholz - Tegel provisorisch instandzusetzen und noch 1992 (!) den Verkehr wieder aufzunehmen. Offenbar hatte sich Ingo Schmitt (CDU), Staatssekretär bei Verkehrssenator Herwig Haase, mit dem Aufgreifen einer alten IGEB-Forderung endlich gegen Bedenken in seiner Partei und in der eigenen Verwaltung durchgesetzt. Der Angkündigung vom Februar folgte am 14. April 1992 der formelle Senatsbeschluß. Aber gearbeitet wurde seither nur an immer neuen Ankündigungen, Rechtfertigungen, Schuldzuweisungen, nicht aber an der Kremmener Bahn.

"Die Wiederinbetriebnahme der S-Bahn-Strecke zwischen Schönholz und Tegel hat für die Bewältigung des Verkehrs aus dem nordwestlichen Berliner Raum in Richtung Stadtmitte hohe verkehrspolitische Bedeutung. Nach der Wiederherstellung des Umsteigebahnhofs Bornholmer Straße im Sommer 1991 ergeben sich insbesondere aus den Bereichen der östlichen Ringbahn sowie der Strecken nach Schönefeld, Königs Wusterhausen und Spindlersfeld günstige Verbindungen für den Bereich Reinickendorf bis Tegel, die ansonsten mit öffentlichem Verkehr nur mit mehrfachem Umsteigen und auf Umwegen (...) mit erheblichen Reisezeiten möglich sind." So stand es in einem vom Verkehrssenator und dem Regierenden Bürgermeister unterzeichneten Bericht an den Hauptausschuß des Abgeordnetenhauses, der dann im Juni 1992 aus dem Strukturhilfefonds 20 Millionen DM bewilligte, um den eingleisigen Abschnitt für den regelmäßigen S-Bahn-Betrieb herzurichten.

Praktisch getan hat sich bis heute nichts. Daß der ursprünglich genannte Termin nicht einzuhalten war, zeichnete sich ja schon im Sommer letzten Jahres ab, und der Senat vertröstete auf 1993. Bis zum Herbst zeigte sich aber immer deutlicher, daß die Deutsche Reichsbahn an der Wiederaufnahme des S-Bahn-Betriebs reichlich desinteressiert war und ebenso wie das Land Brandenburg einen Regionalschnellverkehr mit Wechselstrom-Oberleitung bis Neuruppin favorisierte - realisierbar allerdings erst sehr viel später. Die Regionalbahn-Projektgruppe bei der brandenburgischen Landesentwicklungsgesellschaft intervenierte im Oktober gegen die Reaktivierung der S-Bahn Schönholz - Tegel gar beim Bundesverkehrsministerium. Eine künftige Nutzung der Strecke für Regionalzüge dürfe nicht "verbaut" werden.

Dessen ungeachtet beschied der Bausenator noch am 26. November 1992 eine Anfrage des Abgeordneten Michael Cramer (Bündnis 90/Grüne), ob sich nun das "Aus" für die S-Bahn-Pläne abzeichne, mit einem forschen "Nein". Vielmehr hätten - so damals Wolfgang Nagel - sowohl der Verkehrsminister Brandenburgs als auch die Reichsbahn ihr grundsätzliches Einverständnis erklärt. Doch Nagels Antwort war zumindest voreilig denn zwei Wochen später ließ der in der Reichsbahndirektion Berlin für die S-Bahn zuständige Abteilungsleiter, Christian Morgenroth, wissen, daß die Senatsabsicht mit seinem Hause gar nicht abgestimmt war und nunmehr der

Bahnvorstand sich eine Entscheidung vorbehalte. Erst sei allerdings die Übernahme der Betriebskosten zu klären, zum anderen müßten sich Berlin und Brandenburg über das langfristige Konzept verständigen.

Nicht nur der Termin, sondern die Aufnahme des S-Bahn-Verkehrs überhaupt stellte sich damit als ungewiß heraus. Alarmiert durch das Gerangel um Konzept und Betriebskostenausgleich bekräftigte auch der Kreis Oranienburg nochmals seine Forderung nach zügigem Wiederaufbau der Strecke bis Hennigsdorf. Landrat Karl-Heinz Schröter nannte es fatal, wenn "aus globalpolitischen Gründen" die Umlandverbindung nicht rasch zustandekäme, der Abschnitt Schönholz - Tegel sei dafür eine wichtige erste Etappe.

Immerhin wollten nun wenigstens die Länder sich nicht länger den "Schwarzen Peter" zuschieben lassen. Eintracht demonstrierten sie in einer gemeinsamen Presseerklärung vom 25. Januar 1993. Darin heißt es: "Auf der Kremmener Bahn zwischen dem Zentrum Berlins über Schönholz nach Tegel und Velten soll sowohl die S-Bahn als auch ein Regionalexpress verkehren. Als erster Schritt der Inbetriebnahme wird zunächst Berlin den S-Bahn-Verkehr bis Tegel mit der vorhandenen Stromschiene im Gleichstrombetrieb wiederaufnehmen."

Die Formulierung "wird Berlin den S-Bahn-Verkehr wiederaufnehmen" ist vermutlich arglos gewählt, weist aber auf Grundsätzliches hin: Nahverkehr soll in Zukunft nur noch durch regionale Gebietskörperschaften subventioniert werden, die dafür über den Bund-Länder-Finanzausgleich Geld erhalten. Insbesondere sind den Eisenbahnen auferlegte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen durch Verträge nach dem Bestellerprinzip zu ersetzen. Im Klartext: die Bahn fährt im Nahbereich (sofern sie den Betrieb nicht überhaupt abgibt) nur noch gegen Bezahlung durch Landkreise oder Gemeinden. Das sieht nicht bloß die jüngst im Bundeskabinett verabschiedete Bahnreform vor, sondern auch die inzwischen in Kraft getretene EG-Verordnung 1893/91. (Sie läßt in Ballungsräumen allerdings gewisse Ausnahmen zu).

Vor diesem Hintergrund erhält die von der Reichsbahn gegenüber dem Senat erhobene Forderung, schon jetzt den Betriebskostenausgleich für 1994 zu garantieren, einige Brisanz. Weshalb das gerade bei der Kremmener Bahn geschieht, mag verwundern - schließlich trifft die künftige Neuregelung den S-Bahn-Verkehr generell. Offenbar sieht die Reichsbahn in dieser nach ihrer Auffassung verkehrlich unbedeutenden Strecke einen Modellfall, und eben darauf will und kann sich der Senat nicht ohne weiteres einlassen. Im übrigen sollen nicht die Landesregierungen, sondern - wie erwähnt - die Kreise und Gemeinden die Nahverkehrsleistungen der Bahn bestellen. Das kann auch durch einen Zweckverband geschehen, etwa den angestrebten "Verkehrsverbund Region Berlin" (mit den Gebietskörperschaften als Mitglieder).

Dazu soll noch im Frühjahr eine Vorbereitungsgesellschaft gegründet werden, denn laut Einigungsvertrag muß das Verbundkonzept spätestens zum Jahresende unterschriftsreif sein. Käme es zum raschen Einstieg in den "Kommunalverbund" und bliebe die S-Bahn auch 1994 in Regie der dann voraussichtlich als Aktiengesellschaft operierenden Deutschen Bahn, stünden die Vertragspartner fest: der Verbund auf der einen, die Bahn-AG auf der anderen Seite. In einer Senatsvorlage ist allerdings als Übergangslösung der sogenannte Unternehmensverbund vorgesehen, unter Beteiligung von BVG, Bahn und anderen Verkehrsbetrieben. Bei dieser

Organisationsform ist die klare Anwendung des Besteller-/Anbieterprinzips weit problematischer.

So oder so: der Senat verlangt von der Deutschen Reichsbahn jetzt eine Präzisierung ihrer Vorstellungen - angesichts der vielen offenen Fragen eine gewiß knifflige Aufgabe. Derweil warten die längst vom Abgeordnetenhaus bewilligten Investitionsmittel auf Abruf. Bis Ende 1993 müssen sie verbaut werden - ob auf der Kremmener Bahn, wird sich daher zwangsläufig schon bald erweisen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001588.

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