SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

S-Bahn-Lückenschluß Schönholz - Tegel - Hennigsdorf

aus SIGNAL 01/1996 (Februar 1996), Seite 5-6 (Artikel-Nr: 10003351)

Dr. Veit Steinle

Leiter Leitungsstab und Pressesprecher des Bundesministers für Verkehr

Bonn, 23. Jan. 1996. Der dem Beitrag "Ein Ergebnis der Bahnreform: Das Eisenbahn-Bundesamt" [SIGNAL 8/95] angefügte Nachsatz zur Bewilligung der finanziellen Mittel für den S-Bahn-Lückenschluß Schönholz - Tegel - Hennigsdorf durch das Eisenbahn-Bundesamt bedarf einer Ergänzung, um die Bemühungen des Bundesverkehrsministeriums und des Eisenbahn-Bundesamtes um die Wiederherstellung der S-Bahn-Verbindung nach Hennigsdorf zu verdeutlichen.

Bereits im November 1990 hatte das Bundesministerium für Verkehr die damalige Deutsche Reichsbahn aufgefordert, die Planungen für die bestehenden S-Bahn-Lückenschlüsse aulzunehmen und in diesem Zusammenhang für die Umlandverbindungen - darunter Schönholz - Tegel - Hennigsdorf - Velten - die Aufgabenteilung zwischen der Regionalbahn und der Gleichstrom-S-Bahn zu untersuchen.

Die im Jahre 1994 durch den Berliner Senat eingeleitete und 1995 erfolgte provisorische Inbetriebnahme des S-Bahn-Verkehrs zwischen Schönholz und Tegel wurde seit November 1994 vom Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert.

Seit Juni 1995 liegt der Abschlußbericht einer Untersuchung zur Wiederherstellung der S-Bahn Schönholz - Tegel - Hennigsdorf vor. Die Gutachter haben sich darin eindeutig für den gleichstrombetriebenen S-Bahn-Verkehr zwischen Schönholz und Hennigsdorf - mit der Option der Weiterführung nach Velten - ausgesprochen. Die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn AG und das Bundesverkehrsministerium haben sich der Empfehlung des Gutachtens angeschlossen. Auf dieser Grundlage hat das Bundesverkehrsministerium die Deutsche Bahn AG aufgefordert, schnellstmöglich einen Finanzierungsantrag zur Förderung des Vorhabens "Eingleisiger Ausbau derGleichstrom-S-Bahn Schönholz - Tegel - Hennigsdorf" nach dem GVFG vorzulegen, damit noch 1995 mit dem Bau begonnen und die eingeplanten Mittel in Anspruch genommen werden können.

Im Juli 1995 hat die Deutsche Bahn AG die Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit (PBDE) mit der Planung und Herstellung der Strecke beauftragt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat gleichzeitig - obwohl noch keine vollständigen Planungsunterlagen Vorlagen - vorab 6,3 Mio DM für bauvorbereitende Maßnahmen bereitgestellt. Weitere Mittelbereitstellungen wurden von der Vorlage eines Finanzierungsantrages mit den dazugehörenden Planungsunterlagen für das Gesamtvorhaben mit Kosten von über 400 Mio DM abhängig gemacht. Bundesverkehrsministerium und Eisenbahn-Bundesamt haben sich zum Ziel gesetzt, die in den Haushalt eingestellten Mittel für die Schieneninfrastruktur zeitgerecht bereitzustellen. Dies kann selbstverständlich nur unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geschehen. Voraussetzung hierfür ist die

Wählertäuschung: Nach diesem "Spatenstich" am 14. August 1995 ruhten die Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme der S-Bahn nach Hennigsdorf. (Foto: Marc Heller)

Hennigsdorf S-Bahnhof? Schön wär es! Aber statt der S-Bahn fährt weiterhin nur der Bus von Tegel nach Hennigsdorf. (Foto: Marc Heller)

rechtzeitige Vorlage prüffähiger Antragsunterlagen durch die Deutsche Bahn AG.

Im Oktober 1995 wurde der Finanzierungsantrag von der Deutschen Bahn AG beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht, dort kurzfristig bearbeitet und mit dem entsprechenden Prüfbericht dem Bundesministerium für Verkehr vorgelegt. Über ihn wird in Kürze entschieden.

Als Inbetriebnahmetermin hat die Deutsche Bahn AG dem Bundesministerium wiederholt das Jahr 1998 genannt. Wenn die Deutsche Bahn AG jetzt einen früheren Termin für möglich hält, wird dies unterstützt.

Diese Ihren Beitrag ergänzende Chronologie der wesentlichen Daten und Aktivitäten zur Wiederherstellung der S-Bahn Schönholz-Tegel - Hennigsdorf macht deutlich, daß das Eisenbahn-Bundesamt und das Bundesministerium für Verkehr das Projekt im Rahmen ihrer Zuständigkeit unterstützt haben und Kritik - wie sie Ihr Nachsatz enthält - unberechtigt ist.

****

[IGEB] Diese dankenswerte Richtigstellung, höflich als "ergänzende Chronologie" bezeichnet, macht vor allem deutlich, wie sehr alle Beteiligten die Öffentlichkeit getäuscht haben, als sie am 14. August 1995 anläßlich des offiziellen Baubeginns für die Wiederinbetriebnahme aus wahltaktischen Gründen Fertigstellungstermine für 1996 verkündeten, für die ganz offensichtlich jegliche Grundlage fehlte. Zugegeben: Das Bundesverkehrsministerium hat die Termine nicht verkündet, hat damals aber auch nicht widersprochen.

Und auch zur Jahreswende, als die Öffentlichkeit bemerkte, daß vier Monate nach Baubeginn noch immer nicht gebaut wird, überwogen unklare oder falsche Informationen. Ein Blick in den "Nord-Berliner", eine seriöse Wochenzeitung im Einzugsbereich der Kremmener Bahn, verdeutlicht das. In der Ausgabe vom 14. Dezember wird übereine Veranstaltung der Heiligenseer CDU mit dem parlamentarischen Staatssekretär im Bundes verkehrsministerium, Herrn Johannes Nitsch, berichtet: Jürgen Tuscher, Projektmanager der PBDE, "war sich sicher, zum Bau der Linie erst 6,3 Millionen Mark erhalten zu haben. Nitsch war der festen Überzeugung, die Planungsgesellschaft habe bereits 25 Millionen erhalten."

Auch die Deutsche Bahn AG verteilte Beruhigungspillen statt Sachinformation. Auf Anfrage des "Nord-Berliners" wurde auf ein Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 19.12.95 verwiesen. "Demzufolge hat das Eisenbahn-Bundesamt... der Mittelzuweisung in Höhe von zirka 412 Millionen Mark für das Projekt zugestimmt. Allerdings fließen noch keine Gelder. Auf verschiedensten Ebenen, so die Pressesprecherin der Bahn AG, Irene Liebau, werden noch die notwendigen Abstimmungen getroffen." Nachzulesen in der Ausgabe vom 11.1.96.

Zwei Wochen später meldet der "Nord-Berliner" dann, daß die PBDE damit rechne, "daß das Bundesministerium für Verkehr Ende Februar die Prüfung der Planungsunterlagen abschließt." Und weiter: "Die Inbetriebnahme des Abschnitts Tegel - Heiligensee wird jetzt für Frühjahr 1997 (ursprünglich Mai 1996), die Inbetriebnahme bis Hennigsdorf für Ende 1997 (ursprünglich Ende 1996) angegeben.

Mit den Bauarbeiten an der Bahnstrecke soll nach der Sommerpause 1996 begonnen werden."

Und wann genau? Hier kommt eigentlich nur der 14. August 1996 in Frage, der Jahrestag des ersten - folgenlosen - Baubeginns. Das ist nur auf den ersten Blick schlecht. Denn viele unserer Politiker handeln doch schon längst nach dem amerikanischen Erfolgsrezept: Bad news are good news. Soll heißen: Hauptsache man ist in Fernsehen und Zeitung zu sehen, den Anlaß vergessen die meisten Leute ohnehin wieder. Und am 14. August wäre die Berichterstattung in den Medien sicher am ausführlichsten...

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003351.

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