

■ Aktuell

## Senat und DB zur Eisenbahnstadt Berlin

aus SIGNAL 05/1996 (Juli 1996), Seite 7-8 (Artikel-Nr: 10003457)  
IGEB

### Berlinumzug der Bahnspitze und S-Bahn-Vertrag - Ansonsten viel Altes neu serviert

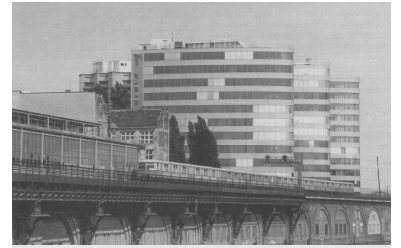
Senat und Bahnvorstand an einem Tisch, das kommt nicht eben häufig vor. Danach eine Pressekonferenz mit Heinz Dürr und Eberhard Diepgen - das versprach, interessant zu werden. Doch was beide Seiten am 21. Mai zum "Ausbau der Eisenbahnstadt Berlin" zum besten gaben, war wenig substantiell. Die Mitteilung mit dem wohl höchsten Nachrichtenwert schickte Dürr vorweg: Ab Oktober 1996 zieht die DB-Konzernleitung mit 500 Mitarbeitern nach Berlin-Mitte, ins sogenannte Trias-Gebäude an der Holzmarktstraße. Später wird die Holding am Lehrter Bahnhof residieren. Da der DB-Vorstand schon seit Jahren Büros in Berlin unterhält und der endgültige Untemehmenssitz zudem längst geplant ist, war diese Info allerdings so sensationell auch wieder nicht.

Zu den weiteren Themen: "Berlin begrüßt den fortschreitenden Ausbau der Fernbahn-Infrastruktur ... Bund, DB AG und Berlin halten an den vereinbarten Vorhaben für Berlin (sogenanntes Pilzkonzept) fest, auch wenn in Zeiten äußerst knapper Kassen Terminverzögerungen nicht immer ausgeschlossen werden können." - Wer hätte das gedacht? Angesichts des eingestandenermaßen gefährdeten Zeitplans ist die von Heinz Dürr bekräftigte Aussage, im Jahr 2002 solle der erste Zug durch den Nord-Süd-Fernbahntunnel rollen, bloß trotziger Zweckoptimismus.

"Berlin und die DB AG sind sich darin einig, das Berliner S-Bahn-Netz im Zustand des Jahres 1961 schnellstmöglich wiederherzustellen. Man wird gemeinsam auf den Bund als zuständigen Baulastträger einwirken, die Finanzmittel trotz der angespannten Haushaltslage möglichst bedarfsgerecht zur Verfügung zu stellen, um die vereinbarten Termine (S-Bahn-Vollring bis 1999, S-Bahn-Netz in seiner Ausdehnung des Jahres 1961 bis zum Jahr 2002) einhalten zu können".

So, so. Auf die Frage, in welchen Etappen welche Strecken eröffnet werden sollen, ließen sich die Vertreter von Senat, DB AG und S-Bahn GmbH sichtlich ungerne Konkretes entlocken. Für Ende 1997 avisierte Verkehrssenator Jürgen Klemann immerhin die S5 bis Pichelsberg, ein Jahr später bis Spandau, für 1998 auch den Lückenschluß zwischen Tegel und Hennigsdorf. Das Projekt bis Teltow Stadt werde "ernsthaft betrieben", sei aber "finanziell noch nicht untersetzt", die Wiederinbetriebnahme der Strecke Spandau - Falkensee sei "nach wie vor vorgesehen". Die Siemensbahn nach Gartenfeld gehörte Eberhard Diepgens Wissen nach übrigens gar nicht zum Netz von 1961 ...

Zum Umbau des Bahnhofs Ostkreuz hieß es in der Pressemitteilung, daß die "Planungen hierfür planmäßig weiterlaufen" - vager läßt es sich nun wirklich nicht ausdrücken. Eine andere, konkretere Aussage überraschte zunächst: 1997/98 sollen die seit langem geplanten S-Bahn-Stationen Kolonnenstraße (S1) und Buch-Süd (S8) in Betrieb gehen. Doch leider hatte sich hier ein Fehler eingeschlichen: nicht Inbetriebnahme, sondern Baubeginn 1997/98 müsse es lauten, wurde auf Nachfrage



Am 21. Mai wurde der Vertrag über die Bestellung von S-Bahn-Leistungen im Land Berlin unterzeichnet. Aus diesem Anlaß gab es eine gemeinsame Pressekonferenz von Senat und Bahnvorstand. Dabei wurde auch mitgeteilt, daß die DB-Konzernleitung im Oktober in dieses neue Bürogebäude in der Nähe des S-Bfs Jannowitzbrücke einzieht. Verschwiegen wurde, daß an diesem 21. Mai eigentlich auch der Vertrag über die Leistungen des DB-Regionalverkehrs unterschrieben werden sollte. Dies geschah nun am 5. Juli. (Foto: Marc Heller)

richtiggestellt.

Unter Dach und Fach ist wenigstens der Verkehrsvertrag zwischen Land Berlin und S-Bahn GmbH. Am 21. Mai unterzeichnet (verglichen mit ähnlichen Verträgen in anderen Ländern sehr spät), soll er das heutige Leistungsvolumen bis Ende 1997 sicherstellen - 1997 verblüffenderweise trotz geringerer Senatszahlungen. In diesem Jahr zahlt Berlin 453,9 Millionen DM, im nächsten nur noch 432,9 Millionen DM vom Bund zugewiesener Regionalisierungsmittel an die S-Bahn. Für deren Chef Axel Nawrocki stellen die Mindereinnahmen aus dem Bundesrespektive Landestopf kein großes Problem dar, denn sie würden durch rationelleren Betrieb wettgemacht. Die Qualitätsstandards sollen sogar weiter verbessert werden. Mit einer "Aktion Sauberkeit und Sicherheit" wollen die Vertragspartner beispielsweise erreichen, neue Graffiti jeweils binnen 24 Stunden zu entfernen und so die Sprayerszene demoralisieren.

Als wichtige Nebenabrede des Verkehrs Vertrags hob Senator Klemann hervor, daß bei der S-Bahn ein Fahrgastbeirat gebildet wird. Vier Vertreter werden von der S-Bahn GmbH, vier vom Land Berlin benannt. Man denke - so Klemann - dabei durchaus auch an die IGEB.

Schließlich noch das Thema Transrapid: Senat und DB AG sind sich einig, daß die geplante Trasse zum Lehrter Bahnhof "keine Beeinträchtigung der Eisenbahn-Infrastruktur nach sie ziehen darf". Auch das haben wir schon mehrfach vernommen. Und wenn es sich als Traamtänzerie erweist, von der Weiterführung des Transrapid nach Süden ganz zu schweigen? Der Regierende Bürgermeister verwies auf die offengehaltene Option Papestraße. Wohl gebe es "eine gewisse Präferenz für den Lehrter Bahnhof", definitiv entschieden sei das aber noch nicht.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003457>.

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