

■ Planen und Bauen

## Abbruch für den Neuaufbau

aus SIGNAL 02/1997 (März 1997), Seite 14-17 (Artikel-Nr: 10003593)  
IGEB

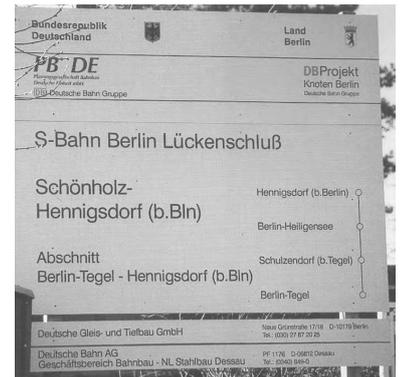
**An der S-Bahn-Strecke Berlin-Tegel - Hennigsdorf wird endlich gearbeitet. Auf drei S-Bahn-Strecken in das Berliner Umland sind die Folgen von Krieg und Nachkriegszeit noch immer unübersehbar: Auf der Kremmener, der Hamburger und der Anhalter Bahn können noch immer keine Züge fahren. Auf der Kremmener Bahn zwischen Tegel und Hennigsdorf haben nun aber endlich die Bauarbeiten für den die Ländergrenzen überschreitenden S-Bahn-Verkehr begonnen.**

Gäbe es im Guinness-Buch der Rekorde eine Rubrik für geplatzte Eröffnungstermine von Bahnstrecken, die Kremmener Bahn hätte beste Aussichten auf einen Eintrag. Die Liste der "Luftnummern" ist lang. Schon im April 1991 befürwortete der Staatssekretär in der Verkehrsverwaltung, Ingo Schmitt (CDU), die rasche Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Schönholz - Tegel und versprach sie Anfang 1992 konkret zum Jahresende. Dann war von Frühjahr und Herbst 1994 die Rede, tatsächlich fuhren hier erst ab 28. Mai 1995 wieder planmäßig S-Bahn-Züge. Zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich für das Teilstück bis Hennigsdorf nur äußerst vage eine Wiederinbetriebnahme für das Jahr 1998 ab. Dabei gab es auch für den Lückenschluß ins Umland zuvor schon mehrere Termine, die sich allesamt als leere Versprechungen herausgestellt hatten.

Erinnert sei an den leidigen Expertenstreit "Gleichstrom contra Wechselstrom" oder "S-Bahn contra Regionalbahn". Weil hochfliegende Pläne einer von der Landesentwicklungsgesellschaft Brandenburg und der Deutschen Bahn AG gebildeten Projektgruppe zunächst einen elektrisch betriebenen, 160 km/h schnellen RegionalExpress zwischen Berlin und Neuruppin vorsahen, wollte die DB AG die Strecke bis Hennigsdorf gar nicht erst wieder für die S-Bahn herrichten. Die S 25 Schönholz - Tegel wurde zwar auf politischen Druck hin realisiert, erhielt als Provisorium aber nur eine fünfjährige Betriebserlaubnis - mit der Option, die Stromschiene wieder abzubauen und stattdessen eine (Wechselstrom-)Oberleitung zu spannen.

Als Interimslösung für den Abschnitt zwischen Tegel und Hennigsdorf stand 1993/94 noch die sogenannte Duo-S-Bahn zur Debatte. Mit zusätzlichem Dieselantrieb ausgerüstete Gleichstromzüge sollten auf der mit einfachsten Mitteln wieder aufzubauenden, vorerst nicht zu elektrifizierenden Strecke verkehren. Doch der mit viel Vorschublorbeeren bedachte Prototyp bewährte sich nicht. Die DB AG bzw. die S-Bahn Berlin GmbH schoben das vom AEG-Werk Hennigsdorf auf eigene Rechnung gebaute "Zwitterfahrzeug" rasch wieder aufs Abstellgleis, ein wohl durchaus noch entwicklungsfähiges Konzept landete in der Schublade.

Mitte 1994 schien der Systemstreit, jedenfalls was die Kremmener Bahn betrifft, überraschenderweise ausgestanden. Eine von der Berliner Verkehrs-Consulting GmbH (BVC) erarbeitete Studie favorisierte klar den Wiederaufbau der S-Bahn bis Hennigsdorf. Den 20-Minuten-Takt unterstellt prognostizierten ihr die Gutachter ein weit höheres Fahrgastaufkommen als den Regionalzügen. Daraufhin einigten sich die



Endlich! Mehr als ein Jahr nach dem Haaseschen Wahlkampf-Spatenstich haben die Bauarbeiten zur Wiederinbetriebnahme der Kremmener Bahn im Oktober 1996 tatsächlich begonnen. (Foto: Marc Heller)



Kremmener Bahn, Blick Richtung Hennigsdorf. Das Foto zeigt den unterbrochenen Bahndamm im Bereich des ehemaligen Mauerstreifens. (Foto: Marc Heller (3/97))



Erste Arbeiten am S-Bf Schulzendorf (bei Tegel). (Foto: Marc Heller (3/97))



(Foto: Marc Heller (3/97))

DB AG sowie die Länder Berlin und Brandenburg auf die Reaktivierung als Gleichstromstrecke. Trotzdem brachte eine von Geschäftsleuten, Gewerbetreibenden und Bauherren im Raum Velten gebildete Interessengruppe abermals die Wechselstrom-Variante ins Spiel. Der erneuten Verunsicherung bereitete dann der unbeirrt pro S-Bahn votierende Abschlußbericht der BVC 1995 ein Ende.

## **"Erster Spatenstich" - eine Wahlkampfplüge**

Zwei Monate vor den Abgeordnetenhauswahlen setzte der damalige Verkehrssenator Herwig Haase am 14. August 1995 medienwirksam den ersten Spatenstich für den Wiederaufbau. Er sprang damit freilich nur auf einen Zug, den die Planungsgesellschaft Bahnbauteil Deutsche Einheit (PBDE) ins Rollen gebracht hatte. Mit freigewordenen Arbeitskapazitäten wollte diese nun das S-Bahn-Projekt voranbringen. Einträchtig avisierten die Regierungen von Berlin und Brandenburg, PBDE, DB AG und S-Bahn GmbH die Wiederinbetriebnahme des Teilstücks Tegel - Heiligensee bereits für Mai 1996, die der Reststrecke bis Hennigsdorf für Dezember desselben Jahres. Welch sensationelle Wende nach langem Eiertanz!

Doch nach dem spektakulären Spatenstich geschah erstmal so gut wie nichts mehr. Angeblich blockierte jetzt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragten Investitionsmittel. Ganz als ob der Senat alle seine Hausaufgaben stets zügig erledigt hätte und beim verlogenen Spatenstich Opfer, nicht Täter war, versuchte Staatssekretär Ingo Schmitt im Landespressedienst vom 13. Dezember 1995 scheinheilig, den Bonner Bürokraten den "schwarzen Peter" zuzuschieben. Gegen den Blockadevorwurf verwahrte sich das EBA unter anderem mit dem Hinweis auf unvollständige Planungsunterlagen. Auch zeigte sich, daß die DB AG den Finanzierungsantrag erst im Oktober, also nach den vollmundigen Ankündigungen, beim EBA eingereicht hatte. Mit schon allein deshalb absurd kurzfristigen Terminzusagen wurden die Bürger aus wahltaktischen Gründen schlicht verschaukelt.

## **Oktober 1996: der (Rück-)Bau beginnt**

Im März 1996 gab das Bundesverkehrsministerium endlich grünes Licht für das Projekt und Unterzeichnete mit der DB AG eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung. Die Bautrupps rückten trotzdem nicht an. Noch fehlten bauaufsichtliche Genehmigungen, vor allem für den Abriß marode gewordener Brücken. Auch am Jahrestag der Wahlkampfplüge war entlang der Trasse kaum etwas von Bauarbeiten zu sehen. Seltsamerweise ließ Verkehrssenator Jürgen Klemann die Gelegenheit aus, wenigstens jetzt - als IGEB, Bündnis 90/Grüne und die Reinickendorfer SPD an das traurige Jubiläum erinnerten - den sich nun abzeichnenden Baubeginn konkret anzukündigen. Oder hielt er sich ganz bewußt zurück, um an einem weniger verfänglichen Termin glaubwürdiger zu erscheinen? Erst einige Tage später kündigte Klemann bauvorbereitende Maßnahmen verbindlich ab 21. Oktober 1996 an.

Alle Fäden laufen inzwischen bei der "DB Projekt Knoten Berlin GmbH" zusammen, die ihrerseits die PBDE mit Planung und Bauleitung beauftragt hat. Im Abschnitt Tegel - Heiligensee haben die ausführenden Firmen Ende Oktober mit Rodungsarbeiten, dem Gleisabbau und Brückenabriß begonnen. Mittlerweile sind

Schienen, Schwellen und Stromschienen fast auf gesamter Streckenlänge beseitigt. Rückbau heißt das in der Eisenbahnersprache. Komplet abgebrochen ist die Brücke über die Hennigsdorfer Straße, andernorts sind die Überbauten entfernt, die Widerlager teilweise noch belassen. Derzeit wird der Schotter abgetragen und zum Waschen dem Siebwerk zugeführt.

### **Die Baumaßnahmen im Überblick**

Einem Faltblatt der PBDE ist zu entnehmen, was an der Strecke im einzelnen geplant ist. Wir geben den Inhalt, in einigen Punkten jedoch unsererseits um Anmerkungen ergänzt, hier sinngemäß wieder.

**Bahndamm und Gleise:** Zur Sicherung der Tragfähigkeit wird auf der Dammkrone eine 80 Zentimeter starke, verunreinigte und von Wurzeln durchsetzte Erdschicht ausgetauscht. Parallel zum westlich des Hermsdorfer Dammes von der Feinstraße nach Hamburg genutzten alten Streckenstück verläuft die Trasse etwa 1.200 Meter weit künftig auf einem schon in den dreißiger Jahren für Gütergleise aufgeschütteten Bahndamm. Der im ehemaligen Grenzstreifen abgetragene Damm entsteht auf 300 Metern Länge neu.

Die Gleise werden mit Betonschwellen im Schotterbett verlegt. Nur 1,6 von insgesamt 8,5 Streckenkilometern sowie die Bahnhöfe Schulzendorf und Heiligensee erhalten vorerst zwei Gleise, ansonsten wird der zweigleisige Ausbau lediglich vorbereitet.

**Bahnhöfe:** Die Stationen Schulzendorf, Heiligensee und Hennigsdorf werden grundsaniert, wobei die Bahnsteigdächer und Gebäude in Schulzendorf sowie Heiligensee denkmalgerecht wieder herzustellen sind. Freigelegt und gegen Feuchtigkeit isoliert werden die Zugangstunnel. Alle Stationen einschließlich Tegel erhalten behindertengerechte Aufzüge, Videoanlagen zur Zugabfertigung, Informations- und Notrufsäulen. In Hennigsdorf wird der Bahnsteig Richtung Süden verlängert.

**Brücken:** Acht zwischen Tegel und Hennigsdorf vorhandene Brückenüberbauten werden abgetragen und erneuert. Einschließlich der Stützmauern völlig neu entsteht die Brücke über den Forstweg am Hermsdorfer Damm, hier gibt es in Zukunft auch eine Lärmschutzwand. In Hennigsdorf wird die S-Bahn die Havel auf einer für zwei Gleise vorbereiteten, neuen Stabbogenbrücke überqueren. Deren Spannweite berücksichtigt den Ausbau der Oder-Havel-Wasserstraße.

Daß für die Havelbrücke noch nicht einmal das Planfeststellungsverfahren eingeleitet ist, verschweigt das Faltblatt wohlweislich. Bis vor kurzem kam hier auch ein eingleisiges Provisorium mit der ursprünglichen Durchfahrtsbreite in Betracht. Nun sind hier Vorleistungen für ein ökonomisch wie ökologisch fragwürdiges Wasserstraßenprojekt (den Ausbau der Havel für Europaschiffe der 2000-Tonnen-Klasse bzw. für Schubverbände bis 3500 Tonnen) zu erbringen. Die daraus resultierenden Vorgaben müssen nun unter großem Zeitdruck in die Pläne eingearbeitet werden.

**Bahnübergang Gorkistraße:** Eine neue Schrankenanlage - verbunden mit einer neuen Ampel an der Kreuzung Gorki-/Buddestraße - wird den Bahnübergang sichern. So

weit, so knapp im Faltblatt der Planungsgesellschaft. Was diese Lösung für die Tegeler bedeutet, erläuterten PBDE-Mitarbeiter Thomas Schubert und Henry Hasselbach im Februar den Reinickendorfer Bezirksverordneten: Im 20-Minuten-Rhythmus bleiben die Schranken jeweils für vier bis fünf Minuten geschlossen, und die Ampeln sind auf rot geschaltet. Was eine Brücke plus der dafür notwendigen Trassierung kostet, hat die Bahn Hasselbach zufolge nicht untersucht, denn "bestellt ist die Wiederherstellung der S-Bahn auf dem Stand von 1961".

Die von örtlichen Bürgerinitiativen und vom Bezirk Reinickendorf gewünschte Höherlegung des Bahndamms scheiterte an der ungelösten Kostenfrage (allein die Brücke erfordert schätzungsweise 30 Millionen DM). Den Vorschlag aus der Berliner Verkehrsverwaltung, unterstützt von PBDE und BVG, die Gorkistraße für den Durchgangsverkehr mit Ausnahme von Bussen, Taxis und Fahrrädern zu schließen, lehnte das Reinickendorfer Bezirksamt ab. Es begründete seine Haltung damit, daß dann Waidmannsluster Damm und Ziekowstraße hoffnungslos überlastet würden. Ohne dies an dieser Stelle näher auszuführen, bleibt festzuhalten, daß durch die unnachgiebige Haltung des Bezirkes die Baukosten für die Übergangssicherung höher ausfallen werden und eine Begrenzung der Schließzeiten auf ein Minimum verhindert wurde. Leidtragende sind die BVG und ihre Busfahrgäste, da die Fahrplaneinhaltung bei den Linien 120, 124, 125 und 222 erheblich erschwert wird und kostenträchtige zusätzliche Fahrzeugumläufe kaum zu vermeiden sein dürften.

Stromversorgung: Zwischen Tegel und Heiligensee werden zwei 30-kV-Kabel verlegt. Der Stromschienenspeisung dienen das erweiterte Unterwerk Tegel und ein neues Unterwerk in Heiligensee.

### **Kosten- und Zeitrahmen**

Der mit 355 Millionen DM veranschlagte Wiederaufbau der S-Bahn-Strecke wird vom Bund im Rahmen des Lückenschlußprogramms bezahlt und als Teil eines vom Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) abgedeckten Maßnahmenkatalogs betrachtet. Verbesserungen für den Fahrgast, etwa den Einbau von Aufzügen und Fahrtreppen, müssen aber die Länder Berlin bzw. Brandenburg zahlen. Zusätzliche Stationen oder Bahnhofsverlegungen finanziert der Bund jetzt ebenfalls nicht. So bleibt im Bereich Heiligensee ein lagegünstigerer Bahnhof "Am Dachsbau" ebenso Zukunftsmusik wie eine vom Land Berlin gewünschte neue Station "Borsigwalde" an der Holzhäuser Straße.

Ende 1998 soll der Verkehr zwischen Tegel und Hennigsdorf im 20-Minuten-Takt aufgenommen werden, eine Zwischenetappe bis Heiligensee ist nicht mehr geplant. Wann die gesamte Strecke von Schönholz bis Hennigsdorf ihren baulichen Endzustand erreicht, steht in den Sternen. Den Begriff "zweigleisiger Endausbau" hat die PBDE übrigens in Bezug auf die Gesamtstrecke vermieden. Vielleicht fährt ja parallel zur S-Bahn auf einem dritten Gleis (?) irgendwann einmal doch der Prignitz-Express aus der Berliner Innenstadt bis nach Neuruppin. In den nächsten Monaten müssen sich die Bauleute jedenfalls gewaltig sputen, um wenigstens das jetzt gesteckte Ziel zu erreichen. Bauleiter Thomas Schubert von der PBDE mußte im Februar bereits Verzögerungen einräumen, den Wiederinbetriebnahmetermin will er dennoch halten und gibt sich optimistisch: "Zu Weihnachten 1998 fährt die S-Bahn nach Hennigsdorf".

Diese Zuversicht würden wir gerne teilen. Allein der Glaube an Terminzusagen beim Bahnbau in und rund um Berlin ist uns fast so abhanden gekommen wie der Glaube an den Weihnachtsmann. Skeptisch stimmt obendrein, daß dem Eisenbahn-Bundesamt auch heute noch nicht alle Planungsunterlagen vorliegen. Übrigens hatte der frühere PBDE-Chef Siegfried Mängel bereits die S-Bahn zum Nikolaustag 1996 versprochen. Hoffentlich behält der jetzt speziell für die Kremmener Bahn zuständige Bauleiter eher recht.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003593>.

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