

■ Berlin

Berliner S-Bahn umfassend ausgebremst

aus SIGNAL 01/2015 (Februar/März 2015), Seite 7 (Artikel-Nr: 10003700)
Berliner Fahrgastverband IGEB

Mehrere Um- und Ausbauprojekte verzögern sich

Im Winter 2014/15 gab es bisher wenig Schnee. Aber als es schneite, fielen gleich wieder S-Bahn-Züge aus. Hier muss die S-Bahn GmbH noch mehr tun, um die Verfügbarkeit der Züge zu verbessern. Aber die großen Bremser sitzen derzeit woanders.

Zum Beispiel bei DB Netz. Denn an den wenigen Schneetagen streikten wieder mehrere Weichen. Dabei sollte dieses Problem doch längst der Vergangenheit angehören.

S-Bahn zur Falkenseer Chaussee abgelehnt

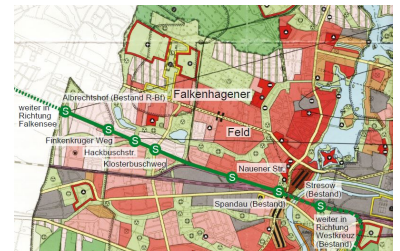
Aber auch in der Politik gibt es zahlreiche Bremser. Die Verlängerung der S-Bahn von Spandau nach Falkensee ist bisher bekanntlich am Widerstand im Land Brandenburg gescheitert, und für eine Verlängerung nur innerhalb Berlins hat der Bund die Finanzierung abgelehnt. Deshalb entschloss sich das Land Berlin, eine Alternative zu untersuchen. Diese sieht vor, die S-Bahn von Spandau über eine Station an der Nauener Straße auf der Trasse der Osthavelländischen Eisenbahn zur Falkenseer Chaussee zu führen und dort die Großsiedlung »Falkenhagener Feld« zu erschließen sowie zahlreichen Busfahrgästen das Umsteigen auf die S-Bahn zu ermöglichen (siehe u. a. [SIGNAL 3/2008](#)).

Die Untersuchung ergab einen Nutzen-Kosten-Faktor weit über 1, aber dann legten sich im Bezirk vor allem die beiden großen Parteien SPD und CDU sowie diverse Anwohner der Trasse quer. Am 18. November 2014 beschloss das Bezirksamt Spandau einstimmig, »die Verlängerung der S-Bahn-Trasse bis Johannesstift über das Falkenhagener Feld auf der vorhandenen Trasse der Osthavelländischen mit Führung über den Seegefelder Weg, den Spektegrünzug und die Falkenseer Chaussee abzulehnen.« Damit hat diese S-Bahn-Anbindung kaum noch Chancen.

Umso wichtiger ist es, dass sich alle nun wieder auf eine S-Bahn-Verlängerung von Spandau nach Albrechtshof konzentrieren. Für dieses Projekt gab es im Bezirk bisher eine mehrheitliche große Unterstützung. Außerdem böte ein solcher Bau bis unmittelbar an die Landesgrenze zu Brandenburg die Chance, dass dort doch noch zugunsten einer Verlängerung nach Falkensee entschieden wird.

S 21 teurer - Bund fordert neue NKU

Kaum besser steht es um das Projekt einer zweiten Nordsüd-S-Bahn, die sogenannte S 21. Zwar haben hier die Bauarbeiten auf dem Abschnitt Gesundbrunnen--Hauptbahnhof begonnen, aber es stellte sich heraus, dass die Vorleistungen am Hauptbahnhof unzureichend bzw. fehlerhaft ausgeführt wurden (s. [SIGNAL 2/2014](#)). Das ist vermutlich auf den Zeitdruck zurückzuführen, den der seinerzeitige Bahnchef Hartmut Mehdorn ausübte, um den Hauptbahnhof rechtzeitig



Die Variante der S-Bahn-Verlängerung zum Falkenhagener Feld über die Gleise der Osthavelländischen Eisenbahn wurde vom Bezirksamt Spandau abgelehnt. Nun muss endlich die »klassische« Variante Richtung Albrechtshof und Falkensee vorangetrieben werden. In der Zeichnung sind mögliche Bahnhofsstandorte vorgeschlagen (Karte: FNP, Eintragungen: IGEB)

zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006 fertig zu stellen. Obendrein zeichnet sich ab, dass die Weiterführung der S 21 vom Hauptbahnhof zum Potsdamer Platz nicht so ausgeführt werden kann, wie bisher geplant. Andererseits wäre der Abschnitt Gesundbrunnen--Hauptbahnhof ohne die Durchbindung zum Potsdamer Platz sinnlos.

Vor dem Hintergrund der vielen Probleme und sicheren Mehrkosten verlangt der Bund erneut eine Nutzen-Kosten-Untersuchung - nun schon die dritte. Es wäre ein Desaster für das Land Berlin, wenn deren Ergebnis unter 1 bliebe, weil dann die Zuschüsse des Bundes entfallen bzw. zurückgezahlt werden müssten. Doch so weit wird es vermutlich nicht kommen, da es bekanntlich alle Beteiligten in der Hand haben, die Rahmenbedingungen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung so festzulegen, dass der Wert über oder unter 1 landet.

Doch selbst wenn der benötigte Wert über 1 erreicht wird, sind der Zeitverzug und die Mehrkosten gravierend und negative Auswirkungen auf andere Projekte vorprogrammiert - nicht nur bei der S-Bahn.

Kremmener Bahn-Ausbau verschoben

Hiobsbotschaften gibt es auch von der Kremmener Bahn. Der zuletzt für die Jahre 2018/19 geplante Ausbau zwischen Schönholz und Tegel mit der Möglichkeit eines 10-Minuten-Taktes auf der S 25 bis Tegel wurde auf die Zeit nach 2020 verschoben. Entsprechend verzögert sich die dringend erforderliche und von der Politik immer wieder versprochene Durchbindung des RE 6 (Prignitz-Express) von Hennigsdorf über Tegel nach Gesundbrunnen.

Ostkreuz-Umplanung nötig

Weitere Verzögerungen und Mehrkosten zeichnen sich auch auf der komplizierten Großbaustelle zwischen Ostbahnhof und Ostkreuz ab. So müssen die neu verlegten S-Bahn-Gleise abschnittsweise wegen nicht mehr ausreichender Gleismittenabstände verändert werden. Und am neuen Empfangsgebäude für den S-Bahnhof Warschauer Straße ruhen die Bauarbeiten wegen möglicherweise fehlerhafter Planungen.

Hinzu kämen weitere Verzögerungen, wenn die BVG auf dem Bahngelände zwischen Warschauer Straße und Ostkreuz ihre jetzt an der Warschauer Brücke endende U-Bahn-Linie 1 zum Ostkreuz verlängern würde. Mehr zu diesem umstrittenen Projekt lesen Sie im nächsten SIGNAL.

Wer sich heute aus eigenem Erleben oder den Medien die Euphorie nach dem Mauerfall in Erinnerung ruft, muss deprimiert feststellen, dass 25 Jahre später die Bremsen das Geschehen bestimmen, so dass die Entwicklung der S-Bahn hinter den Anforderungen der wachsenden Metropolregion Berlin zurückzubleiben droht. Um diese fatale Entwicklung noch abzuwenden, sind alle gefordert - insbesondere aber der Bund, die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn und die Bezirke - zum Beispiel Spandau.

Beschluss des Bezirksamtes Spandau:

www.berlin.de/imperia/md/content/baspsandau/ba/14_11_18.pdf

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003700>.

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