



Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

über **Planfeststellungsverfahren für die Dresdener Bahn mit S-Bahnhof Kamenzer Damm**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Das Abgeordnetenhaus fordert den Senat auf, bei der Deutschen Bahn den Neubau des seit Jahrzehnten geplanten S-Bahnhofs Kamenzer Damm zu bestellen und alles Notwendige zu tun, damit im laufenden Verfahren nicht nur die Fernbahnstrecke der Dresdener Bahn, sondern auch der Neubau des S-Bahnhofs Kamenzer Damm planfestgestellt wird.

Begründung:

Seit 1870 ist geplant, zwischen den Bahnhöfen Marienfelde und Attilastraße einen S-Bahnhof zu bauen, der jedoch immer wieder wegen fehlender Mittel bzw. fehlender politischer Kompetenzen, zurückgestellt werden mußte. Auch als 1984 das Westberliner S-Bahnnetz in die Obhut des Senats kam, war vorgesehen, den S-Bahnhof Kamenzer Damm zu bauen. Bislang wurde jedoch nur der S-Bahnhof Schichauweg – eine überdimensionierte Planung für über 20 Mio. DM – realisiert.

Für den Neubau der Dresdener Bahn ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden, ohne daß der Bau des S-Bahnhofs Kamenzer Damm berücksichtigt wurde. Würde ein Beschluß ergehen, ohne gleichzeitig auch den Neubau des S-Bahnhofs Kamenzer Damm planfestzustellen, würde die Realisierung dieses S-Bahnhofs abermals in die Zukunft verschoben, weil zusätzliche Finanzmittel für die Verlegung der S-Bahngleise notwendig würden. Vor dem Hintergrund, daß mehrere 100 Mio. DM aufgewendet wurden, um Vorleistungen für zukünftige U-Bahnen zu bauen – 390 Mio. DM für die U 5, 50 Mio. DM für die U 3 und 60 Mio. DM für den U-Bahnhof Friedrichstraße der U 5 (geplant) – ist nicht einzusehen, warum für den S-Bahnhof Kamenzer Damm keine Vorleistungen getroffen werden sollen. Denn die oben beschriebenen Vorleistungen im U-Bahnbereich werden und wurden auch immer damit begründet, daß in Zukunft eine Realisierung billiger würde. Dies ist zweifelsohne beim S-Bahnhof Kamenzer Damm der Fall. Für den Ausbau der Fernverkehrsstrecke der Dresdener Bahn müßten nämlich auch die S-Bahngleise neu verlegt werden. Es wäre eine unnötige Geldverschwendung, wenn diese neu verlegten S-Bahngleise bei einem künftigen Bau des S-Bahnhofs wieder verlegt werden müßten. Darüber hinaus könnten auch Planungskapazitäten eingespart werden.

Die Veröffentlichungen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin.
Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Die S-Bahnhöfe Marienfelde und Attilastraße liegen mehr als 3 km auseinander, weshalb ein S-Bahnhof Kamenzer Damm eine wichtige Erschließungsfunktion hätte und die Auslastung der Gesamtstrecke verbessern könnte. Das geplante Gewerbezentrum im ehemaligen Gaswerk Mariendorf und die Bewohner/-innen und Gewerbetreibenden von Lankwitz-Ost und Marienfelde-West wären durch diesen S-Bahnhof besser angebunden.

Keinesfalls sollte an einen Luxusbau des Bahnhofs gedacht werden, der mit 10 oder 20 Mio. DM zu Buche schlagen würde. Privatinvestoren in Brandenburg haben beim S-Bahnhof Friedenstal für 4 Mio. DM ebenso wie das Land Nordrhein-Westfalen beim S-Bahnhof Neuss-Süd für 2,9 Mio. unter Beweis gestellt, daß funktionstüchtige Bahnhöfe mit relativ wenig Finanzmitteln realisiert werden können. Wenn für 60 Mio. als „Vorleistung“ – so Senator Klemann – bei der Neugestaltung der Straße Unter den Linden ein neuer U-Bahnhof finanziert werden kann, dürfte das Finanzargument für die Berücksichtigung des S-Bahnhofs Kamenzer Damm beim Planfeststellungsverfahren für die Dresdener Bahn eigentlich keine Begründung sein.

Die Fehler aus Spandau, wo ein Planfeststellungsbeschluß für die Fernbahn zwischen Spandau und Falkensee ohne die S-Bahn und aus Neukölln, wo der Planfeststellungsbeschluß für den Lückenschluß zwischen Neukölln und Treptower Park ohne den S-Bahnhof Kiefholzstraße ergangen ist, sollten nicht wiederholt werden. Eher sollte der Senat sich an das selten positive Verfahren in Steglitz orientieren, wo im Planfeststellungsbeschluß für die S-Bahn nach Lichterfelde Süd der neue S-Bahnhof Osdorfer Straße nicht nur planfestgestellt, sondern gleichzeitig auch gebaut wurde.

Berlin, den 20. Februar 1998

Künast Dr. Schreyer Cramer
Müller-Schoenau
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen