

Nr. 393
des Abgeordneten Michael Cramer
(Bündnis 90/Die Grünen)
über Wiederaufbau der
S-Bahnverbindung Tegel–Hennigsdorf

Ich frage den Senat:

1. Ist dem Senat bekannt, daß er kurz vor den Wahlen mit einem öffentlichkeitswirksamen 1. Spatenstich in Heiligensee die Wiederinbetriebnahme der S-Bahnverbindung Tegel–Hennigsdorf noch für 1996 angekündigt hat?
Wenn ja, warum folgten diesen Worten keine Taten?
2. Kann der Senat bestätigen, daß bei der ursprünglichen Planung vorgesehen war, die Havel mit einer vorhandenen Behelfsbrücke zu überqueren?
Wenn ja, warum wurde von dieser Planung abgewichen?
Wenn nein, warum nicht?
3. Wie ist der gegenwärtige Stand der Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG und dem Land Brandenburg hinsichtlich des Beginns der Bauarbeiten und der Wiederinbetriebnahme?
4. In welchen Planungsabschnitten soll die gesamte S-Bahnstrecke Schönholz–Hennigsdorf realisiert werden, und mit welchen Kosten ist für welchen Abschnitt in welcher Zeit zu rechnen?
5. Ist beabsichtigt, außer den Bahnhöfen Schulzendorf, Heiligensee und Hennigsdorf noch weitere neue Bahnhöfe zu realisieren?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, warum nicht?
6. Wird der Bahnhof Hennigsdorf nach Süden umgeklappt, um eine bessere Anbindung an die Buslinien der Neuendorfer Straße (224, 651, 659) und die fußläufige Erreichbarkeit für das AEG-Werk in Hennigsdorf zu ermöglichen?
Wenn ja, wie hoch wären die Mehrkosten, die sich durch das Umklappen abzüglich der Sanierungskosten ergeben?
Wenn nein, warum nicht?
7. Ist dem Senat bekannt, daß in den 50er Jahren der S-Bahnhof Stolpe Süd als „Grenzbahnhof“ eingerichtet wurde und bis 1961 vorhanden war?
Wenn ja, wird die Wiederherstellung dieses Bahnhofs von der Bundesregierung bzw. der Deutschen Bahn AG getragen, die sich ja verpflichtet haben, die Sanierung des S-Bahnnetzes auf den Stand von 1961 wieder zu realisieren?
Wenn nein, warum nicht?
8. Ist dem Senat bekannt, daß im Einzugsbereich dieses alten S-Bahnbaus Stolpe Süd eine Einfamilienhaussiedlung mit 300 Wohneinheiten geplant ist, weshalb die Wiedererrichtung des Bahnhofs sinnvoll wäre? Teilt der Senat diese Ansicht und wird er sich in diesem Sinne verwenden?
Wenn nein, warum nicht?
9. Gibt es mittlerweile eine einvernehmliche Regelung über die Weiterführung der S-Bahn von Hennigsdorf bis Velten?
Wenn ja, wie sieht die Lösung aus (ein- oder zweigleisig, Kosten, Baubeginn, Inbetriebnahme)?
Wenn nein, warum nicht?
10. Trifft es zu, daß der Regionalbahnverkehr zwischen Neuruppin und Velten eingestellt wurde, obwohl keinerlei Bauarbeiten durchgeführt werden?
Wenn ja, wie verhält sich der Senat gegenüber diesem Skandal?
11. Wie sieht das kurz-, mittel- und langfristige Konzept für den Regionalverkehr auf der Kremmener Bahn aus?

Berlin, den 18. März 1996

Eingegangen am 28. März 1996

Antwort (Schlußbericht) auf die Kleine Anfrage Nr. 393

Im Namen des Senats von Berlin
beantworten wir Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Im Jahr 1995 war zwischen den Beteiligten – Bundesministerium für Verkehr, Eisenbahn-Bundesamt, Deutsche Bahn AG und den Ländern Berlin und Brandenburg – abgestimmt worden, mit vorgezogenen Finanzmitteln und einer vereinfachten Genehmigung die S-Bahnstrecke Tegel–Hennigsdorf beschleunigt wieder aufzubauen. Daraufhin erfolgte am 14. August 1995 auf Einladung der von der Deutschen Bahn AG mit der Durchführung der Maßnahme beauftragten Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH (PB DE) der erste Spatenstich. Die seinerzeit angekündigten Inbetriebnahmetermine stammten nicht vom Senat, sondern von der PB DE.

Nach Informationen des Berliner Senats konnte jedoch die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Bundesfinanzministerium einerseits und der Deutschen Bahn AG andererseits erst Ende März 1996 abgeschlossen werden, so daß sich weitere Aktivitäten der Bahn entsprechend verzögert haben.

Zu den Fragen 2. bis 7. und 9. bis 11. hat die Deutsche Bahn AG folgendes mitgeteilt:

„Zu 2.:

Die Idee der PB DE, die Havel mittels einer Behelfsbrücke (sogenannte SKP-Gerät) zu queren und damit den Bau neuer Widerlager zu sparen, ist nicht konform mit dem Bundesverkehrswegeplan. Hier ist vorgesehen, den Oder-Havel-Schiffahrtsweg auszuweiten (Breite der Havel zur Zeit ca. 55 m, SKP-Gerät Stützweite ca. 62 m, Aufweitung ca. 72 m). Eine Entscheidung ist zur Zeit noch nicht getroffen.

Zu 3.:

1995 wurde mit bauvorbereitenden Maßnahmen begonnen.

Die PB DE sieht nach der erfolgten Mittelfreigabe nunmehr einen Baubeginn für August dieses Jahres vor.

Abhängig vom Baubeginn rechnet die DB AG mit einer Bauzeit von acht Monaten bis Heiligensee.

Die Bauzeit bis Hennigsdorf beträgt nach Angaben der DB AG, in Abhängigkeit von der Entscheidung über den Endausbau der Havelbrücke und dem Zeitpunkt, wann diese getroffen wird, ca. 30 Monate.

Der eingleisige Betrieb auf dem Abschnitt Tegel–Hennigsdorf könne damit voraussichtlich 1998 aufgenommen werden.

Zu 4.:

Es sind zur Zeit drei Planungsabschnitte vorgesehen.

1. Tegel–Heiligensee,
2. Heiligensee–Hennigsdorf,
3. Endzustand Schönholz–Tegel.

Angaben zu den Kosten liegen dem Senat zur Zeit nur differenziert nach Bundesländern vor:

Schönholz–Tegel–Landesgrenze ca. 289 Mio. DM
Landesgrenze–Hennigsdorf ca. 66 Mio. DM

Zu 5.:

Auf dem Abschnitt Tegel–Hennigsdorf sind keine weiteren Bahnhöfe geplant. Auf dem Abschnitt Schönholz–Tegel soll nach heutigen Vorstellungen bei der Herstellung des Endzustandes der neue S-Bahnhof Borsigwalde (an der Holzhauser Straße) errichtet werden.

Zu 6.:

Das Problem ist nicht bekannt. Eine Bestellung des Landes Brandenburg liegt nicht vor.

Zu 7.:

Der Wiederaufbau und die Wiederinbetriebnahme des ehemaligen Grenzbahnhofs Stolpe Süd ist nicht vorgesehen. Siehe Festlegungsprotokoll zur Bestätigung der AG vom 17. Mai 1995, Pkt. 4 – Aufgabe des Bahnhofs Stolpe Süd.

Gemeinsame Festlegung Land Brandenburg und DB AG.

Zu 9.:

Siehe 10. Frage.

Zu 10.:

Der Regionalverkehr zwischen Hennigsdorf und Neuruppin ist Angelegenheit des Landes Brandenburg.

Gleichwohl kann folgende Auskunft gegeben werden:

Derzeit stellt das Land Brandenburg als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs einen Nahverkehrsplan auf, der voraussichtlich im Juli 1996 verfügbar sein wird. In diesem Plan wird voraussichtlich ein RegionalExpress-Verkehr Neuruppin-Hennigsdorf(-Berlin) vorgesehen sein. Die Strecke Hennigsdorf-Neuruppin muß dazu im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes auf RE-Standard gebracht werden.

Zum 17. Dezember 1995 wurde der bisherige Regionalbahn-Verkehr, der durch überlange Fahrzeiten und durch die fehlende attraktive Verbindung nach Berlin keine sinnvolle Verbindung zwischen dem regionalen Entwicklungszentrum Neuruppin und Berlin herstellen konnte, zugunsten eines RegionalExpress-Bus Neuruppin-Berlin Zoo eingestellt. Dieser RegionalExpress-Bus ist als Vorläufer des künftigen Schienen-RE zu sehen. Die vorübergehende Angebotsumstellung ist kein „Skandal“, sondern eine von der Region begrüßte Maßnahme zur besseren Anbindung von Neuruppin.

Die Zwischenhalte werden von anderen Buslinien im Schienenersatzverkehr weiter bedient.

Ein Baubeginn für den Ausbau der Strecke (Hennigsdorf-)Velten-Neuruppin ist abhängig von Finanzierungsvereinbarungen, die in Umsetzung der SPNV-Maßnahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zwischen dem Land Brandenburg, dem Bund und der Deutschen Bahn AG zu schließen sind. Das Land Berlin hat darauf keinen Einfluß.

Zu 11.:

Das kurz-, mittel- und langfristige Konzept für den Regionalverkehr auf der Kremmener Bahn ist derzeit Gegenstand intensiver Diskussion zwischen dem Land Brandenburg, dem Bundesverkehrsministerium, den Gebietskörperschaften im Land Brandenburg entlang der Strecke Hennigsdorf-Neuruppin-Wittstock-Wittenberge und dem Land Berlin. Definitive Entscheidungen sind noch nicht getroffen. Das Land Berlin war bisher noch nicht gefordert, sich dabei festzulegen.

Das Projekt eines „Prignitz-Express“ (Berlin-Hennigsdorf-)Velten-Neuruppin-Wittstock-Pritzwalk-Wittenberge ist in der Konzeptionsphase bereits weit fortgeschritten. Das Konzept ist zwischen dem Land Brandenburg und den Städten und Gemeinden weitestgehend einvernehmlich abgestimmt. Dabei ist eine durchgehende RE-Linie im Stundentakt in der genannten Linienführung vorgesehen, die voraussichtlich auch Gegenstand des Nahverkehrsplans des Landes Brandenburg sein wird. Die Möglichkeiten einer Einbindung dieser Linie nach Berlin werden derzeit noch geprüft. Neben einer Führung über den Berliner Außenring wird dabei auch eine Mitnutzung der S-Bahn-Strecke Velten-Hennigsdorf-Berlin untersucht.

Zwischen dem jeweiligen S-Bahn-Endpunkt (vorerst Hennigsdorf, später Velten) wird nach dem Konzept „Prignitz-Express“ zusätzlich eine Stadt-Express-Linie bis Kremmen und Beetz-Sommerfeld vorgesehen. Diese Planung berührt Berlin nicht.

Sobald sich das Land Brandenburg zum „Prignitz-Express“ endgültig positioniert hat, kann Berlin diese Planungen entsprechend berücksichtigen bzw. Verhandlungen dazu mit dem Land Brandenburg aufnehmen.“

Zur Frage 8 stellt der Senat ergänzend fest:

Auch die genannte Wohnsiedlung rechtfertigt nach Auskunft des Landes Brandenburg nicht den Neubau eines S-Bahnhofes.

Die Entscheidung über die Notwendigkeit von zusätzlichen Bahnhöfen und ihre Finanzierung im Land Brandenburg liegt allein in der Zuständigkeit Brandenburgs.

Berlin, den 8. Juni 1996

Jürgen Kle mann

Senator für Bauen, Wohnen und Verkehr

Eingegangen am 11. Juni 1996