

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Rainer Steenblock und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
— Drucksache 13/3943 —

Rekonstruktion der S-Bahn-Verbindung Berlin-Tegel—Velten

Die bis zum Bau der Mauer bestehende S-Bahn-Verbindung Berlin—Velten wurde am 13. August 1961 zwischen Henningsdorf und Berlin-Heiligensee unterbrochen, die Havelbrücke bei Henningsdorf wurde zerstört und einige hundert Meter Bahndamm wurden abgetragen. Mehr als sechs Jahre nach dem Fall der Mauer ist, außer einem symbolischen ersten Spatenstich am 14. August 1995, praktisch nichts zur Wiederherstellung dieser Bahnverbindung getan worden, obwohl die Planungsarbeiten längst abgeschlossen sind.

1. Hält die Bundesregierung einen Zeitraum von sechs Jahren für den Bau einer Brücke und einiger hundert Meter Bahngleis für eine angemessene Zeitspanne, wenn es dabei um die Überwindung von Folgen der Spaltung Deutschlands, die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Verbesserung der ökologischen Situation dieses Gebietes geht, und wer ist dafür verantwortlich?

Nach dem Fall der Mauer wurden im Rahmen des vordringlich zu realisierenden Lückenschlußprogramms bisher 56 km des Berliner S-Bahnnetzes wieder in Betrieb genommen.

Vor der Wiederherstellung der Umlandverbindung Schönholz—Tegel—Henningsdorf—Velten war zunächst die effiziente Aufgabenteilung zwischen der Regionalbahn und der Gleichstrom-S-Bahn zu untersuchen. Aufgrund des Ergebnisses der verkehrlichen Untersuchung zur Einbindung des Raumes Henningsdorf—Velten in das Schienennetz der Region Berlin vom April 1995 haben sich der Bund, die Länder Berlin und Brandenburg und die Deutsche Bahn AG für den gleichstrombetriebenen S-Bahn-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. März 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

verkehr zwischen Schönholz–Tegel–Hennigsdorf mit der Option der Weiterführung nach Velten entschieden.

Parallel zur provisorischen Wiederinbetriebnahme des Abschnittes Schönholz–Tegel erfolgte im August 1995 der Baubeginn zur Wiederherstellung des Abschnittes Tegel–Hennigsdorf. Hierbei handelt es sich um den Wiederaufbau völlig unbrauchbarer bzw. zerstörter Gleis-, Sicherungs- und Bahnhofsanlagen sowie einer Brücke über die Havel, der zusammen mit dem betriebsgerechten Ausbau des Abschnittes Schönholz–Tegel ein Bauvolumen von insgesamt 355 Mio. DM erfordert. Die Deutsche Bahn AG hat die Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit (PBDE) mit der Wiederherstellung der Strecke beauftragt.

Für die Planung des Abschnittes Hennigsdorf–Velten ist das Land Brandenburg zuständig.

2. Welche Finanzierungsmodalitäten sind jetzt vorgesehen?

Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes kann nur zu den Finanzierungsmodalitäten der Verbindung Schönholz–Tegel–Hennigsdorf berichtet werden. Das Investitionsvolumen hierfür beträgt 355 Mio. DM. Davon sind 26,2 Mio. DM vom Senat von Berlin und von der Deutschen Bahn AG für die provisorische Inbetriebnahme des Abschnittes Schönholz–Tegel bereits verausgabt worden. Vom verbleibenden Betrag von 328,8 Mio. DM übernimmt der Bund die Finanzierung von 140,9 Mio. DM nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und von 134,7 Mio. DM nach dem Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG).

3. Wann ist die Wiederinbetriebnahme möglich

- bei zunächst eingleisigem Ausbau,
- bei sofortigem zweigleisigem Ausbau,

und welche Handlungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung, um auf eine möglichst schnelle Eröffnung zumindest eines einspurigen S-Bahn-Verkehrs Einfluß zu nehmen?

In der Investitionskonzeption zur Wiederherstellung des Berliner S-Bahnnetzes bis zum Jahr 2002 haben die noch stillliegenden bzw. unterbrochenen Strecken Neukölln–Treptower Park, Tegel–Hennigsdorf, Lichterfelde Ost–Lichterfelde Süd, Westkreuz–Spandau und Westend–Schönhauser Allee/Pankow höchste Priorität.

Für die Wiederaufnahme des eingleisigen Betriebes auf dem Abschnitt Tegel–Hennigsdorf hat die Deutsche Bahn AG dem Bundesverkehrsministerium das Jahr 1998 genannt.

Der zweigleisige Ausbau stellt im Vergleich zum Zustand des Jahres 1961 (eingleisig) eine Erweiterung dar und müßte von den beteiligten Ländern Berlin und Brandenburg finanziert werden.

Mit der dargestellten Prioritätensetzung der Lückenschlußmaßnahmen kann eine Umrüstung der in Betrieb befindlichen Strecke von Hennigsdorf nach Velten auf Gleichstrom-S-Bahnbetrieb unter Einbeziehung von Bundesmitteln erst nach dem Jahre 2002 erfolgen.

4. Hält die Bundesregierung es für einen angemessenen Zeitraum, daß Velten erst im Jahre 2002 einen S-Bahn-Anschluß erhalten soll, d. h. zwölf Jahre nach der Wiedervereinigung, und welche Möglichkeiten sieht sie, diese Anbindung schneller wiederherzustellen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Hat es Rückwirkungen auf die S-Bahn-Rekonstruktion (Planungswiderstand), wenn im Jahre 2002 oder 2003 auf der Bahntrasse Velten–Hennigsdorf die Magnetbahn Transrapid errichtet werden soll, und wäre im Falle der Nichtrealisierung des Transrapid an dieser Stelle eine schnellere Rekonstruktion der S-Bahn möglich?

Nach bisherigem Planungs- und Abwägungsprozeß ist es eher unwahrscheinlich, daß die Magnetschwebebahn Transrapid über Velten und Hennigsdorf nach Berlin geführt wird. Daher können die dargelegten Planungsüberlegungen zur Zeit zurückgestellt werden.

6. Welche Kosten hätte ein Haltepunkt des Transrapid im Raum Hennigsdorf/Velten für das Land oder die Kommunen für Folgeeinrichtungen (Parkplätze, Zufahrtsstraßen usw.) zur Folge?

Anknüpfend an die Antwort zur Frage 5 können auch Kostenüberlegungen in dieser Richtung zur Zeit unbeachtet bleiben.

