



Mitteilung – zur Kenntnisnahme –

über Wiederaufbau der Dresdner Bahn mit dem S-Bahnhof Kamenzer Damm

- Drsn Nr. 14/623 und Nr. 14/1182

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 10. Mai 2001 Folgendes beschlossen:

„Das Abgeordnetenhaus fordert den Senat auf, sich beim Wiederaufbau der Dresdner Bahn dafür einzusetzen, dass gleichzeitig auch die Planfeststellung für den seit über 15 Jahren geplanten S-Bahnhof Kamenzer Damm durchgeführt und – zumindest in einer ersten Ausbaustufe – auch realisiert wird.“

Hierzu wird berichtet:

Der S-Bahnhof Kamenzer Damm ist Bestandteil der langfristigen Planung für den Schienenpersonennahverkehr und wurde als Option im Berliner ÖPNV – Bedarfsplan und im Flächennutzungsplan Berlin 1994 ausgewiesen. Im Zusammenhang mit den Entwicklungspotentialen des angrenzenden und aufgegebenen GASAG-Geländes wurden für den zukünftigen S-Bahnhof Fahrgastprognosewerte von ca. 3 000 Personen am Tag ermittelt.

So hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Mai 1999 der Deutschen Bahn AG den Auftrag erteilt, die komplette Planung des S-Bahnhofes Kamenzer Damm zu erarbeiten und die erforderlichen Vorleistungen zu ermitteln, die im Zusammenhang mit den anstehenden Arbeiten auf der Dresdner Bahn notwendig sind.

Zurzeit läuft das Planfeststellungsverfahren „Wiederaufbau und Elektrifizierung der Dresdner Bahn, Planfeststellungsabschnitt 1: nördlich AttilasträÙe bis südlich S-Bahnhof Schichauweg.“ Im Rahmen der Trägerbeteiligung hat das Land Berlin geltend gemacht, bereits im Zusammenhang mit dem Aufbau der Dresdner Bahn, als erste Baustufe des S-Bahnhofes die gleisseitigen Vorkehrungen für den späteren Bau vorzusehen.

In den Unterlagen der DB AG für das Planfeststellungsverfahren zum Wiederaufbau der Dresdner Bahn wurde bei der Anordnung der Fern- und S-Bahngleise ein Bahnstandsstandort unter der Lankwitzer Brücke berücksichtigt, indem das gesamte Gleisbündel der S- und Fernbahnanlagen im vorhandenen Querschnitt um mehrere Meter nach Osten verschoben wird und somit der westlich der Gleise freiwerdende Raum für den Bau des S-Bahnhofes zur Verfügung steht. Zur Errichtung des S-Bahnhofes ist jedoch ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchzuführen, da neue Betroffenheiten privater Anlieger ausgelöst werden. Diese Belange sind dann im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens abzuwägen.

Eine Einbeziehung dieses Verfahrens in das bereits laufende des Wiederaufbaus der Dresdner Bahn war nicht möglich, da dies erhebliche zusätzliche Zeitverzögerungen in Kauf zur Folge hätte.

Die Dresdner Bahn hat für Berlin eine herausragende Bedeutung zur Anbindung des geplanten Großflughafens Berlin Brandenburg International. Zurzeit sind die Planfeststellungsbeschlüsse für die Planfeststellungsabschnitte 1 und 3 beim Eisenbahn Bundesamt in Bearbeitung und sollen noch in diesem Jahre erlassen werden. Dem Eisenbahn Bundesamt als Planfeststellungsbehörde erschien es in Absprache mit dem Vorhabensträger DB AG als nicht zweckdienlich, das Planungsverfahren zum Wiederaufbau der Dresdner Bahn mit dem Planungsverfahren zum Bau des S-Bahnhofes Kamenzer Damm zu verbinden, sondern das Planungsverfahren für den S-Bahnhof zu einem späteren Zeitpunkt ohne Terminzwänge durchzuführen.

Da im Bahnhofsumfeld derzeit nur Nutzungen mit einem geringen Fahrgastaufkommen vorhanden sind, erscheint eine sofortige Fertigstellung des S-Bahnhofes ohnehin nicht notwendig. Der Bahnhofsbau würde erst nach Umnutzung des GASAG-Geländes östlich der Bahnanlagen erforderlich werden. In diesem Falle würden dann der Bahnhofsbau Kamenzer Damm mit seinen Zuwegungen und dem ausgestellten S-Bahngleis Richtung Süd, das in einem begrenzten Bereich von 600-700 m Länge verändert werden muss, planfestgestellt werden.

Wir bitten, den Beschluss damit als erledigt anzusehen.

Berlin, den 18. September 2001

Peter Strieder
Senator für Stadtentwicklung