SIGNALARCHIV.DE

Planung

Wieder mit Dampf ins Havelland?

aus SIGNAL 02/1995 (April 1995), Seite 16 (Artikel-Nr: 10000934)
PRO BAHN
Regionalverband Havelland

Die Hamburger Bahn in Staaken in Höhe Finkenkruger Weg Anfang März 1995. Die Dammkrone ist mit Schotter versehen, und das nördliche Regional- und Ferngleis ist bereits bis zur Gartenstadt verlegt. Rechts im Bild ist die im Aufbau befindliche Schallschutzwand an der Südseite der Trasse zur Gartenstadt Staaken hin zu erkennen. Links, an der Nordseite der Trasse zu den Häusern am Seegefelder Weg hin, wird entgegen der Darstellung in den ausgelegten Plänen keine Schallschutzwand errichtet. Um diese einseitigen Schallschutzmaßnahmen gibt es nun Arger. Die betroffenen Anwohner und das Bezirksamt fühlen sich getäuscht und protestieren. Einige Betroffene bereiten Klagen vor. So schafft sich die Bahn unnötigerweise Gegner. (Foto: Heinz-Peter Schwarz)

"Erst im Mai 1999 sollen wieder S-Bahn-Züge vom Westkreuz nach Spandau fahren. Die Inbetriebnahme der vor mehr als 14 Jahren stillgelegten Strekke wurde erneut verschoben, bestätigte Susanne Krispin, Sprecherin der S-Bahn Berlin. ... Im Mai dieses Jahres werde der Wiederaufbau der S-Bahn in Angriff genommen, ... 1997 fahren die Triebwagen bis Pichelsberg, im Mai 1999 bis Spandau-Klosterstraße. Die Havelländer müssen sich noch länger gedulden. Die rund acht Kilometer lange S-Bahn-Strecke von Spandau-Klosterstraße nach Falkensee soll laut Susanne Krispin 'voraussichtlich 2002' wieder in Betrieb genommen werden - 41 Jahre nach der Stillegung."

Berliner Zeitung, 15. Februar 1995

DB bringt neue Argumente gegen die S-Bahn

Im September 1994 fand die öffentliche Auslegung der Pläne für den Wiederaufbau der Hamburger Bahn zwischen der Klosterstraße in Spandau und der Landesgrenze statt. Diese Pläne zeigten,

- das S-Bahn-Gleise vom künftigen Fern- und S-Bahnhof Spandau in Richtung Staaken, Dallgow, Wustermark nicht mehr geplant sind,
daß ein durchgehender Verkehr - etwa mit Hybrid- oder Zweisystemzügen von den Regionalgleisen aus Richtung Wustermark auf die Gleise der S-Bahn nicht möglich sein wird
und daß auf der Hamburger Bahn zwar die Trasse für S-Bahn-Gleise in Richtung Falkensee freigehalten wird, diese Gleise aber vorerst nicht gebaut werden.

Auf die schriftlichen Einwendungen zu den Plänen erhielten die Staakener Bürger jetzt von den Senatsverwaltungen folgende von der Deutschen Bahn AG wörtlich übernommene - Stellungnahme:

"Im ausgelegten Plan ist erkennbar, daß das Regionalgleis Wustermark Spandau südlich der S-Bahn--Gleise (die bis zum Bahnhof Spandau geführt werden) eingezweigt wird. Dazwischen liegen die Fernbahngleise an definierten Richtungsbahnsteigen. Wirtschañliche Überlegungen und technische Zwänge waren ausschlaggebend für diese Lösung. Die Umsteigemögiichkeit zur S-Bahn bietet sich nicht günstiger an und entspricht der in vielen Bahnhöfen praktizierten Verfahrensweise... Der Übergang von der S-Bahn auf Züge des Regional- und Fernverkehrs und umgekehrt bleibt für die Reisenden mit notwendigen Laufwegen verbunden. Für einen Aufbau von S-Bahn--Gleisen ab Bahnhof Spandau in Richtung Albrechtshof/Falkensee liegt keine Bestellung und somit keine Planungsgrundlage vor. Beide S-Bahn--Strecken wurden ab Bf Spandau auf Fernbahngleisen mit Dampfbetrieb zugelassen und betrieben. Für die ab dem Jahr 1951 ohne Planfeststeìlung nachgerüsteten elektrischen Stromschienen gibt es insofern keinen Bestandschutz."

Neben der Tatsache, daß ein Unternehmen, das eigentlich vor allem die Bequemlichkeit seiner Kunden im Auge haben sollte, mit wirtschaftlichen Überlegungen und technischen Zwängen - man wüßte gern, welche - zu Lasten seiner künftigen Fahrgäste argumentiert, ist an der Stellungnahme zweierlei bemerkenswert: Erstens die Tatsache, daß für den Aufbau von S-Bahn-Gleisen "ab Bahnhof Spandau in Richtung Albrechtshof/Falkensee" keine Bestellung vorliegen soll. Da für den Bereich zwischen der Landesgrenze und Falkensee eine brandenburgische Bestellung vorliegt, kann nur gemeint sein, daß der Senat von Berlin keine bestellt hat- vielleicht sogar im Einvernehmen mit dern Bezirksamt Spandau. dem die verkehrliche Erschließung der westlichen Vororte der Havelstadt gleichgültig ist?Zweitens verwundert die lapidare Feststellung über den fehlenden Bestandsschutz "die ab dem

Jahr 1951 ohne Planfeststellung nachgerüsteten elektrischen Stromschienen". Es mag wohl sein, daß die Elektrifizierung vor über 40 Jahren ohne das heute übliche Planfeststellungsverfah-ren erfolgte. Sie wurde aber von den politisch verantwortlichen und zuständigen Stellen in West-Berlin, vor allem auch der Besatzungsmacht im Britischen Sektor, in deren Auftrag der Bahnverkehr von der Reichsbahn betrieben wurde, nicht beanstandet und auf der Lehrter Bahn bis zur Betriebseinstellung im September 1980 fast 30 Jahre geduldet. Ob sich daraus nicht auch ein Bestandsschutz ableiten läßt, muß zumindest gefragt werden. Außerdem erzeugt die Haltung der Bahn Sorge um den Bestandssehutz anderer S--Bahn-Strecken, die zu DDR-Zeiten ohne Planfeststellungsverfahren erstellt wurden, z.B. nach Königs Wusterhausen und zum Flughafen Schönefeld.

Zurück zur Hamburger Bahn: Wichtiger als der Bestandsschutz für die technische Anlage Stromschiene ist für die betroffenen Staakener Bürger (und letztlich auch deren Nachbarn im angrenzenden Havelland) der Bestandsschutz für den bis 1980 angebotenen Verkehr mit kurzem Takt, also S-Bahn-Verkehr, und zwar direkt in die Berliner Innenstadt. Ob dieser "mit Dampf«, mit Dieselbetrieb oder elektrisch durchgeführt wird, ist zweitrangig. Entscheidend ist, daß solch ein Verkehr nach Realisierung der im September 1994 ausgelegten Pläne auf der Lehrter Bahn in Richtung Staaken und Wustermark nicht mehr möglich sein wird.

Es drängt sich zum wiederholten Mal der Eindruck auf, daß die Anliegen der Fahrgäste im Havelland von allen Verantwortlichen nicht wirklich ernst genommen werden und keine Begründung fragwürdig genug ist, um sie nicht als "Argument" gegen die Fahrgastwünsche einzusetzen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10000934.

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