

■ Aktuell

## Was die CDU verspricht, ...

aus SIGNAL 01/1989 (Januar 1989), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10001059)  
IGEB

"Mit der Übernahme der S-Bahn und ihrer Anlagen wurden wichtige Voraussetzungen für ein geschlossenes Nahverkehrs-konzept geschaffen. Der Senat wird es in diesem Jahr vorlegen." versprach Eberhard Diepgen in seiner Regierungserklärung am 23. Februar 1984. Das Versprechen wurde nicht gehalten. Statt eines geschlossenen Nahverkehrs-konzeptes gab es nur "heiße Luft" (Tagesspiegel). Und auch das Volksblatt Berlin schrieb am 11. Juli 1984: "In Sachen S-Bahn übernimmt das Konzept die hinlänglich bekannten Netzpläne, in Sachen U-Bahn althergebrachte Planvorgaben, in Sachen Busverkehr ebenfalls schon öffentlich gemachte Sparstrategien ... Was gestern als Nahverkehrs-konzept beschlossen wurde, hat kaum taktischen Wert, weil es nur die Zusammenfassung der aktuellen Verkehrspolitik ist."

Doch die Regierungserklärung mit dem nicht eingehaltenen Versprechen, ein "geschlossenes Nahverkehrs-konzept" vorzulegen, war erst der Anfang von zahlreichen Ankündigungen und Versprechungen zur S-Bahn, die oft wie Seifenblasen zerplatzen. "Was die CDU verspricht, hält sie auch!" Dieser flotte Spruch auf dem CDU-Flugblatt anlässlich der Wiederinbetriebnahme der Nordbahn am 1. Oktober 1984 wurde seither regelmäßig» zuletzt fast wöchentlich widerlegt.

So versprach Verkehrssenator Wronski in einem Interview mit der Zeitung "Der Nord-Berliner" vom 28. Dezember 1984: "Wir werden schon 1985 die ersten Rolltreppen auf den wichtigsten (S-Bahn-) Stationen fertiggestellt haben." Doch nichts geschah. Am 8. Oktober 1985 hatte der Bausenator dem Bezirksamt Schöneberg mitgeteilt, daß in der zweiten Jahreshälfte 1987 mit dem Bau des S-Bahnhofes Kolonnenstraße begonnen werden solle. Doch jetzt, Anfang 1989, ist noch nicht einmal die Planung abgeschlossen. Diese Liste nicht eingehaltener Ankündigungen ließe sich beliebig verlängern. Aber Ende 1988 wurde ein neuer Höhepunkt erreicht. Daß die Politiker kurz vor den Wahlen viel versprechen, ist ja nicht neu. Und da die S-Bahn u.a. durch zwei erfolgreiche Bürgerbegehren ein wichtiges Thema wurde, waren Wahlversprechen für die S-Bahn auch allseits erwartet worden. Doch daß diese Versprechen schon vor den Wahlen wie Seifenblasen zerplatzen, das war neu.

So hatte Finanzsenator Rexrodt Anfang November angekündigt, einen Teil der Gelder aus dem Bonner Strukturhilfefonds für die S-Bahn ausgeben zu wollen. Von 40 Mio. DM war die Rede. Und Verkehrssenator Wronski hatte am 29. November 1988 vor dem Verkehrsausschuß angekündigt, mit Hilfe dieser Strukturmittel könne der Baubeginn am Südring auf 1990 vorgezogen werden. Doch inzwischen erfuhr die überraschte Öffentlichkeit, daß die Strukturhilfemittel ausschließlich für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 9 von Steglitz in Richtung Lankwitz eingesetzt werden sollen und das die ersten GVFG-Mittel für den Südring in Bonn erst für 1991 beantragt wurden! Um den Schaden durch Bekanntwerden der Falschinformation in Grenzen zu halten, kündigte die Verkehrsverwaltung an, der für 1990 versprochene Baubeginn solle nun mit Hilfe der "Nachschlagzahlungen" (das sind übriggebliebene GVFG-Gelder, die andere Bundesländer nicht ausgegeben haben) realisiert werden. Das würde jedoch bedeuten, falls es überhaupt Nachschlagzahlungen gibt, daß erst ab Herbst 1990, und dann zunächst auch nur auf Sparflamme, am Südring gebaut werden



So könnte es sein: Die Karte zeigt das vorhandene Berliner S- und U-Bahn-Netz. Die in Berlin (West) stillgelegten S-Bahn-Strecken mit ihren Bahnhöfen sind an den dicken schwarzen Punkten zu erkennen. (Zeichnung: Alternative Liste, Kartengrundlage: BVG)

kann. Und das würde ferner bedeuten, daß mit den Bauarbeiten zur Verlängerung der U-Bahn-Linie 9 eher begonnen wird, als mit den Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme des S-Bahn-Südrings. Ein jahrelanges Versprechen "Der Südring hat absoluten Vorrang!) soll plötzlich nichts mehr gelten.

Fazit:

Mit den Strukturmitteln bekommt der Senat die unverhoffte Chance, die Verlängerung der U 8, die Modernisierung des 71 km-Netzes und die Wiederinbetriebnahme des Südringes - wie geplant - aus den jährlich 160 bis 170 Mio. DM an GVFG-Geldern zu finanzieren und zusätzlich Gelder zur Wiederinbetriebnahme der S-Bahn-Strecken nach Pichelsberg/Spandau/ Staaken und Lichterfelde Süd einzusetzen. Anstatt diese besondere Chance für die S-Bahn zu nutzen, will der Senat die U-Bahn-Linie 9, die bei dem standardisierten Bewertungsverfahren im Vergleich zur Ringbahn so überraschend schlecht abgeschnitten hatte, mit Hilfe der Strukturmittel (und sicher nicht ohne Einfluß der mächtigen Betonindustrie) vorziehen. Dabei nimmt es der Senat in Kauf, langjährige Versprechen über den Haufen zu werfen.

Besonders ärgerlich ist dabei immer wieder die Unehrlichkeit, mit der der Senat argumentiert, Wenn er doch wenigstens die Courage hätte, sich zu seiner U-Bahn-Politik zu Lasten der S-Bahn zu bekennen. Denn natürlich gibt es auch gute Gründe für die U9, das hat die IGEB nie bestritten, nur sind es u. E. zu wenige, um die riesigen Kostenunterschiede zwischen U-Bahn-Neubau und S-Bahn-Wiederherstellung auszugleichen. Zur Erinnerung: Bis der erste U-Bahn-Zug auf der 3,5 km langen U9-Verlängerung nach Lankwitz fahren kann, müssen mindestens 600 Mio. DM verbaut werden (Senatsschätzung von 1984). Damit die S-Bahn wieder auf den insgesamt 20 km langen Strecken nach Lichterfelde Süd und Staaken verkehren kann, werden demgegenüber "nur" 420 Mio. DM benötigt (Senatsschätzung von 1987)! Wenn der Senat also wenigstens seine Gründe für den U-Bahn-Bau offenlegen würde, wenn er wenigstens zugeben würde, daß seine Entscheidung für die U-Bahn zwangsläufig eine Entscheidung gegen die S-Bahn sein muß, so daß selbst auf den zum Senats-Zielnetz gehörenden S-Bahn-Strecken nach Staaken und Lichterfelde Süd in diesem Jahrhundert kein Zug mehr fahren wird. Doch es wird wohl nicht lange dauern, bis uns die Politiker wieder erzählen (ohne rot zu werden), sie seien ja unbedingt für die S-Bahn, aber leider, leider fehle das Geld dafür.

Gibt es für die IGEB also gar keinen Anlaß, am 9. Januar 1989 zu feiern? Natürlich gibt es auch Gründe zu feiern. Denn - daß die S-Bahn überhaupt vom Senat übernommen wurde, daß 1984/85 innerhalb eines Jahres wenigstens das jetzt befahrene 71-km-Netz erreicht wurde (zur Erinnerung: 1983 wurde ein Schrumpfnetz von nur 42 km Länge geplant, ohne den Nord-Süd-Tunnel und ohne die Nordbahn), daß auf der Anhalter Bahn kein Spurbus die S-Bahn-Trasse befährt, daß die S-Bahn in West-Berlin nach, einem Vierteljahrhundert Boykott heute wieder ein positives Image in der Bevölkerung hat, daß die S-Bahn auch innerhalb der BVG allmählich als gleichberechtigter Verkehrsträger neben U-Bahn und Bus akzeptiert wird, daß die BVG den 5. Jahrestag zum Anlaß nimmt, die S-Bahn-Übernahme mit einer Ausstellung und einer Broschüre zu würdigen (wer hätte sich das vor 5 Jahren träumen lassen),

daß der Verkehrssenator mit der Abwicklung des standardisierten Bewertungsverfahrens unter großem Zeitdruck stand, um noch vor den Wahlen, voraussichtlich am 9. Januar, die Zukunftspläne konkretisieren zu können,

all das ist sicher auch ein Erfolg der langjährigen intensiven Arbeit der Fahrgastverbände und S-Bahn-Initiativen. Auch die Tatsache, daß über die Hälfte der Bonner Strukturmittel für den Bahnbau ausgegeben werden sollen, ist sicherlich als Erfolg zu werten. Doch angesichts der aktuellen Senatspläne, mit diesen Strukturmitteln allein den U-Bahn-Bau vorzuziehen und auf wichtige S-Bahn-Strecken zumindest in diesem Jahrhundert zu verzichten, müssen die Erfolge der letzten 5 Jahre naturgemäß verblassen. Doch die IGEB kann und will sich mit dieser Entwickl nicht abfinden. Sie fordert deshalb: - Die Strukturmittel den Bahnbau 10 Jahre lang 40 Mio. DM) müssen, wie im November versprochen, bei der S-Bahn einggesetzt werden, und zwar zur Wiederinbetriebnahme der Strecken nach Pichelsberg (Spandau/Staaken (270 Mio. DM) und Lichterfelde Süd (150 Mio. DM) . Nur so ist gesichert, daß diese Strecken noch in diesem Jahrhundert wieder befahren werden.

Wenn es mit Hilfe der "GVFG"-Nachhagszahlen" möglich ist, den Baubeginn zur Wiederinbetriebnahme des S-Bahn-Südringes auf 1990 vorzuziehen, dann muß es auch möglich sein, mit Hilfe dieser Gelder bereits 1989 anzufangen. Technisch ist der Bausenator nach eigenem Bekunden dazu in der Lage. Dann könnte bereits Ende 1992 das erste Teilstück Westend/Schöneberg wieder befahren werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001059>.

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