

■ Aktuell

S-Bahn muß wieder über die Havel fahren!

aus SIGNAL 01/1989 (Januar 1989), Seite 7-8 (Artikel-Nr: 10001062)
S-Bahn-Initiative Spandau/Staaken

Bereits fünf Jahre ist es her, daß die S-Bahn durch die West-Berliner Verwaltung übernommen wurde, um sie in das BVG;Netz zu integrieren und damit den ÖPNV deutlich zu attraktivieren. Die anfängliche Euphorie in der Bevölkerung wurde bald durch die tatsächliche Politik des Senats ernüchert. Mit der ständigen Ablehnung der Integration der Strecke Westkreuz - Staaken wird das Desinteresse an einer Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs belegt.

Die Einstellung des S-Bahn-Verkehrs 1980 hatte die Spandauer hart getroffen, war doch ihre einzige direkte Schnellbahnverbindung in die Berliner City entfallen. Im Oktober 1984 wurde die U-Bahn-Linie 7 zwar zum Rathaus Spandau verlängert, aber sie erreicht nicht die westlich der Havel gelegenen Siedlungen, das Sport- und Messegelände sowie die Gegend um den Bf. Zoo, weshalb sie die S-Bahn nicht ersetzt.

Aufgrund des Umsteigezwanges (mindestens zweimal) und der Umwegführung über Siemensstadt ergibt sich deshalb keine deutliche Reisezeitverkürzung gegenüber den früheren Busdirektverbindungen. Demgegenüber ermöglicht die S-Bahn Westkreuz - Staaken eine direkte und vor allem schnelle, deshalb auch für Kfz-Benutzer attraktive und die Innenstadt entlastende Verbindung zwischen der Berliner City und den Großsiedlungen im Spandauer Westen: Falkenhagener Feld, Staaken, Luise-Schröder-Siedlung, Heerstraße, Rudolf-Wissel-Siedlung.

Der in Ausführung befindliche Straßenzug Magistratsweg - Brandwerderweg - Klosterbuschweg - Am Kiesteich erlaubt die hervorragende Anbindung der Großsiedlungen durch kurze Autobuslinien, so daß die langen Fahrzeiten in die verstopfte Spandauer Altstadt zur U-Bahn entfielen.

Zum Unmut der Bevölkerung setzt die Senatspolitik deutliche Zeichen gegen die S-Bahn: Das Dach des S-Bf.s Saaken wurde abgetragen, gleichzeitig erfolgte die Eröffnung der Straßenerweiterung Brandwerderweg. Auf die S-Bahn-Brücke und sonstige vorbereitende Rohbauten für den geplanten S-Bf. Brandwerderweg wurde verzichtet, obwohl es sonst üblich ist, bei Verkehrsprojekten zukünftige Planungen mit der Ausführung von Teilbauwerken zu berücksichtigen (U-Bf. Rathaus Spandau, U-Bf. Jungfernheide, BAB-Brücke Gottlieb-Dunkel-Straße).

Kürdich wurde dann bekannt, welche Schwerpunkte der Senat für die weitere Schnellbahnpolitik setzt: der Löwenanteil wird weiterhin in den U-Bahn-Bau und in das bestehende S-Bahn-Netz investiert werden. Lediglich 30 % der voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel sollen jährlich in die Erweiterung des S-Bahn-Netzes fließen, so daß das gerade für den Südring reicht.

Mit der Weiterführung der U-Bahn-Linie 9 nach Lankwitz werden große Investitionsvolumen gebunden, obwohl eine Inbetriebnahme erst langfristig zu erwarten ist. Es ist skandalös, daß die dagegen schnell zu realisierenden S-Bahn-Strecken nach Staaken und Lichterfelde Süd nicht einmal in das zur

Entscheidungsfindung wichtige Bewertungsverfahren einbezogen wurden. Lediglich mit einer unzureichenden Schnellbahninfrastruktur ausgestattet ist es nicht einzusehen, weshalb Spandau nach der Südring-Inbetriebnahme noch lange der einzige Bezirk ohne S-Bahn bleiben soll.

Die S-Bahn-Initiative Spandau/Staaken fordert deshalb das Auslaufen des U-Bahn-Baus mit Fertigstellung der U8 am Wilhelmsruher Damm und die Mittel für die kleckerweise Verlängerung der U9 stattdessen parallel zum Ausbau des Südringes in die Herrichtung der Staakener S-Bahn zu investieren.

Darüber hinaus sind durch den Verzicht auf fragwürdige und aufwendige Investitionen (Verschwenkung der S 2) im betriebenen Netz Finanzmittel freizumachen, um die Wiederinbetriebnahme stillgelegter S-Bahn-Strecken zu beschleunigen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001062>.

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