

■ Planung

Lichterfelde Süd: Bedenken gegen die Bahnverschiebung

aus SIGNAL 07/1991 (September 1991), Seite 13-14 (Artikel-Nr: 10001425)
IGEB

Ein verkehrspolitischer Eckpfeiler der rot-grünen Koalitionsvereinbarung vom Frühjahr 1989 scheint nun unter schwarz-rot doch noch realisiert zu werden: 1993 soll die S-Bahn auf der Anhalter Bahn zwischen Priesterweg und Lichterfelde Süd wieder fahren, verkündete der Bausenator. Bisher hatten weder 20.000 Unterschriften beim erfolgreichen Steglitzer Bürgerbegehren vor 5 Jahren noch zahlreiche andere Bemühungen ausgereicht, um den Senat von seiner fatalen Haltung abzubringen, die sich so zusammenfassen läßt: keine S-Bahn-Wiederinbetriebnahme ohne Realisierung aller geplanten Um- und Neubauten, um nicht «unter dem rollenden Rad» arbeiten zu müssen.

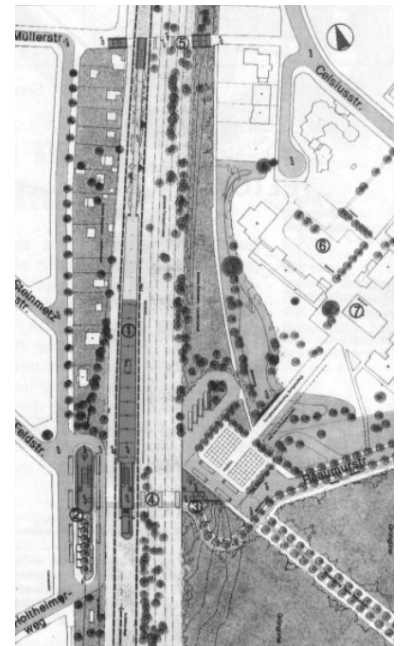
Jetzt, nachdem abzusehen ist, daß die Lankwitzer Fahrgäste auf die ihnen immer wieder von den Politikern versprochene Verlängerung der U9 bis Lankwitz Kirche noch mindestens 10 bis 15 Jahre warten müssen, scheint sich der Senat endlich eines besseren zu besinnen. Jedenfalls präsentierte die Senatsbauverwaltung für die Anhalter Bahn eine veränderte Planung: die S-Bahn nach Lichterfelde Süd soll ohne die bisher geplanten Bahnhofsumbauten in Lankwitz und Lichterfelde Ost wiederhergestellt werden. Außerdem soll es zunächst wieder nur ein Gleis über den Teltowkanal geben.

Die IGEB begrüßt die Zurückstellung großer Baumaßnahmen zugunsten der Wiederinbetriebnahme ausdrücklich. Erhebliche Bedenken gibt es allerdings gegen den geplanten Fußgängertunnel an der Müllerstraße ("enge Dreieckröhre", besser wäre eine Brücke) und vor allem gegen den Neubau des S-Bahnhofs Lichterfelde Süd. Dieser soll nördlich des vorhandenen entstehen. Einzelheiten der Planung sind aus Karte und Text der Senatsbauverwaltung zu ersehen hen.

Natürlich würde die Nutzung der Überreste des vorhandenen Bahnhofes angesichts der geplanten und sinnvollen Veränderungen im Bereich Holtheimer Weg - Réaumurstraße keine nennenswerte Kosten- oder Zeitersparnis bringen. Aber drei andere Gründe sprechen dafür, die unter den West-Berliner Bedingungen entwickelte Bahnhofplanung jetzt noch einmal in Frage zu stellen: - Mit der Verlegung des Bahnhofes nach Norden wird der Abstand zum langfristig geplanten S-Bahnhof Giesensdorf an der Osdorfer Straße auf ca. 800 m reduziert, was im Vorortbereich nicht mehr S-Bahn-gemäß ist, so daß der Zusatzhalt damit wohl endgültig "gestorben" wäre.

Große Fahrgastpotentiale, die südwestlich des S-Bahnhofes Lichterfelde Süd vorhanden sind und im Südosten mit dem geplanten Bau von 2000 bis 3000 Wohnungen kommen werden, können mit der vorhandenen Bahnhofslage (neue Ausgänge an beiden Bahnsteigenden vorausgesetzt) besser erschlossen werden, als mit der geplanten.

Lichterfelde Süd ist der äußerste Bahnhof, auf dem eine Übergangsmöglichkeit zwischen Fern- und S-Bahn-Verkehr geschaffen werden kann. Deshalb sollte hier auch ein Regionalbahnsteig zumindest berücksichtigt werden. Weil östlich des S-Bahnhofes Lichterfelde Süd eine Trasse für insgesamt vier Fern- und



Über einen neuzuschaffenden Fußgängertunnel, der die Müllerstraße mit der Celsiusstraße verbindet, erreicht der Fahrgast ohne Gefährdung durch den Schienenverkehr das nördliche Bahnsteigende. Ein öffentlicher Durchgang für Fußgänger und Radfahrer stellt die notwendige Verbindung zwischen Réaumurstraße und Holtheimer Weg her und ermöglicht gleichzeitig den südlichen Zugang zum Bahnsteig. Auf eine Straßenverbindung zwischen beiden Verkehrswegen wurde bewußt verzichtet, um den Durchgangsverkehr von den vorhandenen Wohnungsbebauungen fernzuhalten. Durch eine attraktiv gestaltete Busanbindung sollen die Bürger aus dem weiteren Einzugsgebiet des Bahnhofes zum Verzicht auf die Benutzung des eigenen Pkws bewegt werden. Deshalb sind an beiden Eingängen zum südlichen Zugangstunnel Buskehranlagen vorgesehen, von denen aus der S-Bahnsteig über Aufzüge bzw. Fahrtreppen sicher und bequem erreicht werden kann. (Karte und Text: Senatsbauverwaltung)

Regionalbahngleise freigehalten werden muß, könnte dieser nur südlich der Réaumurstraße gebaut werden. In diesem Fall sollte der S-Bahnsteig parallel zum Regionalbahnsteig liegen. Eine solche "kompakte" Bahnhofsanlage wäre für die Fahrgäste attraktiver organisierbar und könnte besser gegenüber der umgebenden Wohnbebauung abgeschirmt werden (Stichwort Lärm).

Wer sich für das Projekt Lichterfelde Süd interessiert, kann sich zum einen das Faltblatt «Informationen zur Planfeststellung für den Bau des S-Bahnhofs Lichterfelde Süd» besorgen (erhältlich bei der Senatsbauverwaltung Württembergische Straße 6, 1000 Berlin 31) und zum anderen die Unterlagen zur Planfeststellung einsehen. Deren Auslegung ist für den Spätherbst geplant. Baubeginn für den Bahnhof soll im Oktober 1992 sein.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001425>.

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