

■ Nahverkehr

Umlandkreise fordern die S-Bahn

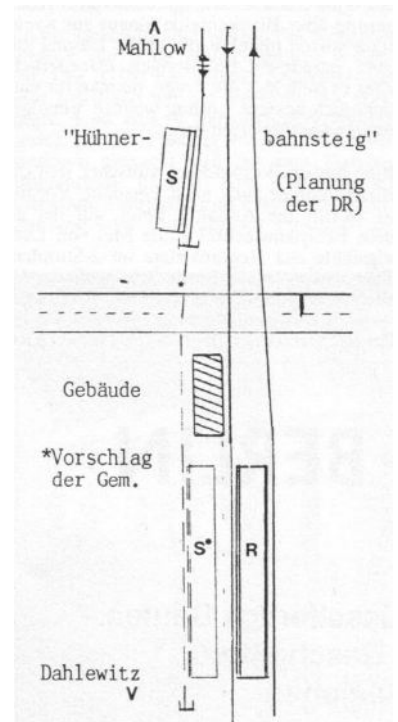
aus SIGNAL 01/1992 (Februar 1992), Seite 7-8 (Artikel-Nr: 10001461)
 PRO BAHN Regionalverband Potsdam - Teltower Land

Die Geschwindigkeit, mit der das durch den Mauerbau zertrennte S-Bahn-Netz in und um Berlin wieder reaktiviert wird, läßt derzeit zu wünschen übrig. Aus diesem Grunde luden der Landkreis Zossen und dessen Gemeinde Blankenfelde Ende November 1991 zu einem Verkehrspolitischen S-Bahn-Umland-Forum ein. Beteiligt waren die durch den Mauerbau vom westlichen S-Bahn-Netz isolierten Kreise. Neben Zossen sind das Potsdam Land, Nauen und Oranienburg. Geleitet wurde die Veranstaltung durch den Vorsitzenden des Ausschusses Regionalentwicklung und Verkehr des Landkreises Zossen, Rainer Pannier.

Die Verkehrsprobleme in Blankenfelde sind beispielhaft für alle unmittelbar an West-Berlin angrenzenden Gemeinden: vor der Wende noch im "Windschatten" der eingemauerten Stadt gelegen, bricht nun der Verkehr von und nach Berlin über sie herein - und regelmäßig zusammen. Die einst vorhandenen S-Bahn-Strecken nach Rangsdorf, Teltow, Stahnsdorf, Potsdam, Falkensee, Velten und Oranienburg wurden entweder demontiert oder nach einem S-Bahn-Inselbetrieb (zwischen Hennigsdorf und Velten noch bis 1983!) in Regionalbahnstrecken integriert. Die Forums-Teilnehmer waren sich einig, daß der nun zu erwartende Aufschwung im Berliner Umland bei Bevölkerung und Wirtschaft die Wiederanbindung an das Berliner S-Bahn-Netz unumgänglich macht, da die Regionalbahn alleine dem zunehmenden Bedarf nicht gerecht werden könne. Der Deutschen Reichsbahn wurde vorgeworfen, nicht an einer Ausweitung des S-Bahn-Netzes über die Berliner Stadtgrenzen hinaus interessiert zu sein und sich zu sehr auf die Regionalbahn zu stützen. Es soll sogar Pläne zum Rückbau von Umland-S-Bahn-Strecken zugunsten des Regionalverkehrs geben. So seien bei der Reichsbahn auch keine Planungen zur Reaktivierung von den bis 1961 betriebenen S-Bahn-Strecken oder gar zu Erweiterungen vorhanden.

Ursprünglich noch für 1991, nun erst für September 1992 terminiert, ist die Wiederinbetriebnahme der S-Bahn von Lichtenrade nach Blankenfelde immerhin eines der wenigen konkreten Projekte. Die Züge der S2-Süd werden dann in einiger Entfernung nördlich vom jetzigen Regionalbahnsteig enden. Ein brachliegender Bahnsteig - wegen seiner Enge auch "Hühnerbahnsteig" genannt - soll provisorisch für den S-Bahn-Verkehr hergerichtet werden. Zum Umsteigen auf die R2 ist dann eine Hauptverkehrsstraße zu überqueren (siehe dazu Skizze auf Seite 8). Statt solch eines Provisoriums forderte die Gemeinde Blankenfelde, parallel zum jetzigen R- einen S-Bahnsteig zu errichten. Aber die Reichsbahn lehnte diese Alternative unter Hinweis auf einen dann erforderlichen Umbau der Schrankenanlagen und Zugangsbauwerke als zu kostspielig ab. Sicherlich ist das Provisorium aus Fahrgastsicht nicht gerade optimal, und im Falle der vom Kreis Zossen geforderten Verlängerung über Blankenfelde hinaus zur Kreisstadt würde ohnehin die große Lösung mit zwei parallelen Bahnsteigen erforderlich, aber es stellt sich die Frage, ob man für eine sicherlich bessere Lösung weitere Verzögerungen verantworten kann.

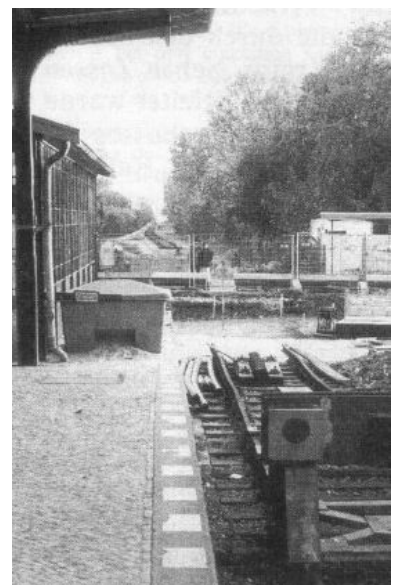
Eine bessere Verbindung wünschen sich die Blankenfelder auch nach Potsdam. Vorbild ist hierfür die Anhalter Bahn, auf der ab dem Fahrplanwechsel Ende Mai von Ludwigsfelde aus Regionalzüge im 2-Stunden-Takt sowohl nach Berlin-Schöneweide,



Schnell und preiswert ist die Lösung der DR, aber beschwerlich für Umsteiger von der S2 zur R2. Deshalb ist die Forderung von Blankenfelde nach einer großen Lösung grundsätzlich richtig, sie würden die Wiederinbetriebnahme aber nochmals verzögern. (Foto: A. Wahle)



Autobridge über die Dresdener Bahn bei Mahlow. Diesen Straßenbauarbeiten haben es die Reisenden zu verdanken, daß der Wiederinbetriebnahmetermin für die S-Bahn zwischen Lichtenrade und Blankenfelde vom 1.5. über den 15.7. nun auf den 1.9.92 verschoben wurde. (Foto: M. Hiller)



Blick vom S-Bf. Lichtenrade in Berlin, derzeit Endstation für die S2-Süd, auf die Trasse nach Blankenfelde. (Foto: M. Hiller)

als auch nach Teltow (wie von PRO BAHN gefordert) und nach Potsdam/Werder fahren. Bei der Dresdener Bahn böte sich alternativ zu solch einer Lösung an, den ohnehin vielfach gewünschten Kreuzungsbahnhof Mahlow Süd zu bauen, so daß dort zwischen den S-Bahn-Zügen auf der Dresdener Bahn und den R-Zügen auf dem Berliner Außenring umgestiegen werden kann.

Auch auf der Anhalter Bahn sollte nach Auffassung des Kreises Zossen die ab Fahrplanwechsel geltende R-Bahn-Lösung besser durch eine schnellstmöglich bis Ludwigsfelde zu verlängernde S-Bahn ersetzt werden. PRO BAHN dagegen unterstützt die Planungen von DR und Berliner Senat, die stattdessen zunächst eine S-Bahn-Verlängerung von Lichterfelde Süd nach Teltow und weiter nach Stahnsdorf vorsehen, wo sie dringender gebraucht wird. Allerdings sollten die Regionalzüge nach Teltow 1993 bis Lichterfelde Süd weitergeführt werden, um so auf kürzestem Wege Anschluß an das Berliner S-Bahn-Netz zu bieten (vgl. [SIGNAL 7/91](#)). Dies schließt natürlich eine spätere Gleich- oder Wechselstrom-S-Bahn nicht aus, da die Gleise für den Fern- und Regionalverkehr ohnehin benötigt werden.

Neben der Anbindung Falkensees und Veltens an die S-Bahn wünschen die Berliner Umlandkreise auch eine S-Bahn-Verlängerung über Potsdam Stadt hinaus nach Werder und Beelitz.

Die Kreise vereinbarten ein koordiniertes Vorgehen gegenüber der Deutschen Reichsbahn sowie den Landesregierungen schnellstmöglich die Wiederinbetriebnahme aller bis 1961 vorhandenen S-Bahn-Strecken sowie die Realisierung der oben genannten Planungen zu erreichen. Die Finanzierung solle über die Planungsprojekte "Deutsche Einheit" geschehen, da weder das Land Brandenburg noch die Kommunen finanzkräftig genug seien. In der abschließend verabschiedeten Resolution wurde die Reichsbahn zur umgehenden Aufnahme von Gesprächen mit den Kommunen und Kreisen aufgefordert, um entsprechende Planungsstudien einzuleiten. Die schwerpunktmäßige Orientierung auf den Regionalverkehr sei kein S-Bahn-Ersatz. Es wurde eine Revision der S-Bahn-Strategie in und um Berlin verlangt und die Bundesregierung zur Bereitstellung von Fördermitteln aufgerufen.

PRO BAHN begrüßt, daß sich die Kreise zusammenfinden, um sich gemeinsam für eine Förderung des öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Nach Auskunft des Veranstalters hat die Landesregierung Brandenburg das Forum ebenfalls begrüßt. Es bleibt also zu hoffen, daß der Ruf auch bei den zuständigen Stellen gehört wird. Die Richtung des Vorstoßes stimmt mit der unseren überein, für die Umlandanbindung müssen umgehend die nötigen Planungen eingeleitet werden. Verhinderungspolitik fördert höchstens das tägliche Chaos in Städten und auf den Straßen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001461>.

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