

■ Aktuell

S-Bahn-Bürgerbegehren im Bezirk Spandau

aus SIGNAL 08/1992 (Oktober 1992), Seite 8-9 (Artikel-Nr: 10001545)
Bürgerinitiative Spandauer Verkehrsbelange

Nach dem Vorbild der erfolgreich abgeschlossenen S-Bahn-Bürgerbegehren in den Bezirken Steglitz (1986) und Charlottenburg (1988) ist ein solches nun auch in Spandau geplant. In der ersten Phase müssen wieder Unterschriften zur Beantragung gesammelt werden, d.h. 2% der Spandauer Wahlberechtigten müssen unterschreiben. Gelingt dies, muß das Bezirksamt ein Bürgerbegehren mit nachfolgendem Text durchführen:

"Die Bezirksverordnetenversammlung möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, sich unverzüglich und mit allem Nachdruck beim Senat von Berlin, dem Abgeordnetenhaus von Berlin und bei allen sonstigen zuständigen Stellen dafür einzusetzen, daß - die S-Bahn-Strecke Westkreuz - Spandau - Falkensee (- Nauen) bzw. - Staaken (- Wustermark) schnellstmöglich wieder in Betrieb genommen wird, spätestens jedoch beim Ausbau der Schnellbahntrassen nach Hamburg und Hannover bis 1997 zeitgleich berücksichtigt wird; bereits im Vorgriff die vorhandenen Strecken Westkreuz - Spandau - Falkensee bzw. Staaken unverzüglich ohne Luxussanierung funktionsfähig gemacht werden, damit noch deutlich vor 1997 die S-Bahn mindestens bis nach Spandau wieder nach Betrieb genommen werden kann.

Dabei ist sicherzustellen, daß im Interesse der Anlieger entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden."

Begründung:

Die vom Senat vorgelegten Zeitpläne für einen Minimalausbau der S-Bahn in Richtung Spandau und Osthavelland erst nach dem Jahre 2000 sind indiskutabel.

Die bisherige Vernachlässigung der S-Bahn-Verbindung nach Spandau und in das westliche Umland läßt jeden Weitblick und jeden Sinn für die künftige Stadtentwicklung vermissen. Schon die Publikumsmagneten Deutschlandhalle, Olympiastadion und Waldbühne hätten längst die Wiederinbetriebnahme der innerstädtischen Entlastungsstrecke von Westkreuz nach Spandau gerechtfertigt. Zehntausende von Menschen würden davon profitieren, und die verstopften Straßen würden entlastet.

Sollte Berlin tatsächlich Austragungsort der Olympischen Spiele im Jahre 2000 werden, ist damit eine zusätzliche Notwendigkeit zum Betrieb der S-Bahn gegeben.

Statt Bahnhöfe in Luxusausführung zu bauen, sollte der Senat durch einen funktional ausreichenden Ausbau des schienengebundenen Massenverkehrsmittels S-Bahn die Stadt vor dem Verkehrsinfarkt bewahren. Die Bereitstellung der leistungsfähigen S-Bahn würde ein zukunftsorientiertes und umweltbewußtes Verkehrsverhalten der Großstadtbewohner ermöglichen, das insbesondere angesichts der hohen Schadstoffbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr unbedingt erforderlich ist.

Wenn der Senat die Wiederinbetriebnahme der S-Bahn nicht ohne weiteren Zeitverzug in Angriff nimmt, gefährdet er die Entwicklungschancen konkreter städtebaulicher Projekte in Spandau sowie von Handels- und Dienstleistungszentren, die überbezirkliche Bedeutung haben. Beispielfhaft sei hier der neue Fernbahnhof genannt, der bei Betriebsbeginn im Jahr 1997 über eine S-Bahn-Anbindung verfügen muß.

Seit dem Fall der Mauer im Herbst 1989 hat die Reaktivierung der S-Bahn-Strecke nach Westen aber auch eine ganz neue Dimension. Zwischen der Schaffung eines attraktiven Personennahverkehrs und der wirtschaftlichen Entwicklung im Umland bestehen enge Bezüge, die es zu fördern gilt. Das Entstehen neuer Gewerbe- und Industriezentren (Herlitz in Falkensee, Siemens in Nauen), aber auch Wohngebiete im Raum Falkensee sowie Wustermark zwingt zu einem schnellen Anschluß an das Berliner S-Bahn-Netz, insbesondere auch im Interesse der vielen Pendler.

Weitere Informationen sowie Unterschriftenlisten sind erhältlich bei der Bürgerinitiative Spandauer Verkehrsbelange 73, Seegfelder Straße 39, W-1000 Berlin 20, Tel. 361 13 31

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001545>.

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