

■ Aktuell

## Lückenschluß auf der Hamburger Bahn, aber wo bleibt die S-Bahn?

aus SIGNAL 07/1994 (September 1994), Seite 5-6 (Artikel-Nr: 10003325)  
PRO BAHN Havelland

PRO BAHN Havelland begrüßt die kürzlich in Staaken erfolgte, längst überfällige Inangriffnahme des Lückenschlusses auf der Hamburger Bahn im Jahr 5 nach dem Fall der Mauer. Aber die Weichen für die S-Bahn sind damit leider noch nicht gestellt worden. Deshalb fordert der Bahn-kundenbverband die Verantwortlichen in Berlin und Potsdam auf, endlich zu handeln. Angesichts der gemeinsamen Entwicklungsplanung der Länder Berlin und Brandenburg, die Besiedelungsschwerpunkte in Falkensee, Dallgow, Wustermark/Elstal und Nauen vorsieht, und angesichts der bereits eingetretenen Entwicklung im Havelland wäre der Verzicht auf die S-Bahn unverantwortlich.

Über 50.000 Havelländer und Spandauer haben sich in einer Volksinitiative bzw. einem Bürgerbegehren für die S-Bahn ausgesprochen. Dabei sind für die Bürger die Merkmale "dichtes Taktangebot" und "umsteigefreie Anbindung an das innerstädtische S-Bahn-Netz" entscheidend. Die Bedienung des Havellandes nur mit Zügen des Regionalverkehrs scheidet schon wegen der knappen Fernbahntrassen in Berlin aus. Der Bahnkundenverband PRO BAHN Havelland empfiehlt dem Unternehmen Deutsche Bahn AG eindringlich, die Wünsche der Bürger - den potentiellen Kunden - endlich ernst zu nehmen.

Die umfangreichen Baumaßnahmen in Spandau stellen nach Auffassung von PRO BAHN Havelland kein unüberwindbares Hindernis für die Wiederinbetriebnahme der S-Bahn dar. Deshalb hat PRO BAHN Havelland einen Maßnahmenkatalog entwickelt, der Möglichkeiten aufzeigt, den Bau und die schrittweise Wiederinbetriebnahme der S-Bahn nach Nauen bis 1996 und nach Wustermark bis 1997 zu realisieren. Für den S-Bahn-Verkehr im Havelland hält der Bahnkundenverband den Einsatz von Zweisystemfahrzeugen für denkbar. Diese Fahrzeuge könnten sowohl die Gleichstromanlagen in Berlin als auch die ab 1996 bzw. 1997 vorhandenen wechselstromelektrifizierten Trassen der Hamburger bzw. Lehrter Bahn (Spandau - Falkensee/Nauen bzw. - Dallgow/Wustermark) nutzen. Dadurch ließen sich erhebliche Investitionen für die Schaffung einer eigenen Gleichstrominfrastruktur in den Außenbereichen einsparen.

PRO BAHN Havelland begrüßt die Absicht der Deutschen Bahn AG in Mai 1995 die Regionalbahnlinie R 9 von Nauen über Falkensee ins Berliner Stadtgebiet bis zum Bahnhof Westkreuz zu verlängern. Allerdings schlägt der Bahnkundenverband statt der Regionalbahn (Dieseltriebzügeder Baureihe 628) den Einsatz der bis dahin zur Verfügung stehenden Duo-S-Bahn-Züge (Diesel- und Gleichstromantrieb) vor. Diese könnten ab Westkreuz bzw. Heerstraße auf der S-Bahn-Trasse zum Bahnhof Zoologischer Garten fahren und die dortige Kehranlage nutzen. Damit bestünden für die Reisenden aus dem Havelland und aus Spandau im Jahre 6 (!) nach dem Mauerfall endlich eine durchgehende Verbindung in die westliche Berliner City und außerdem die Möglichkeit des bahnsteiggleichen Umsteigens in Fahrtrichtung Ostkreuz.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003325>.



R5 in Berlin-Halensee. Anders, als in SIGNAL 6/94 angegeben, soll aber nicht die R5, sondern die R9 1995 von Nauen über die wiederhergestellte Hamburger Bahn zum S-Bf. Westkreuz fahren. (Foto: Marc Heller)

