

■ Nahverkehr

Erfreuliche Profilierung

aus SIGNAL 07/1996 (Oktober 1996), Seite 20 (Artikel-Nr: 10003497)
IGEB

Abgeordnete stimmen für vierten Zugang am S-Bf Anhalter Bahnhof und gegen die Verkehrsverwaltung

Eigentlich ist die Wiedereröffnung des S-Bahn-Zugangs zur Nordseite der Stresemannstraße (am Deutschlandhaus) eine der vielen traurigen und unendlichen Geschichten der Berliner Bahnplanung - doch nun scheint ein Happy-End in Sicht: Der vierte Zugang am S-Bf Anhalter Bahnhof soll tatsächlich realisiert werden.

Beim Bau dieses S-Bahnhofs (Eröffnung im Oktober 1939) wurde ein Zugang zum nördlichen Gehweg der Stresemannstraße miterstellt, um den Fahrgästen ein Überqueren der damals vor allem von Straßenbahnen stark frequentierten Stresemannstraße zu ersparen und so - wie bei der gesamten Nord-Süd-S-Bahn - einen attraktiven Bahnhof mit kürzesten, behinderungsfreien Zugängen zu schaffen.

Angesichts der durch den S-Bahn-Boykott ständig sinkenden Eahrgastzahlen und um Betriebs- und Unterhaltungskosten zu sparen, schloß die Deutsche Reichsbahn zu Beginn der 70er Jahre diesen Zugang. Kurze Zeit später wurde vom West-Berliner Senat im Zuge der Umgestaltung der Kreuzung (Entfernung der Straßenbahnschienen, Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr) über dem abgedeckelten Zugang ein Radweg angelegt.

Nach Übernahme der S-Bahn wurde vom Senat die Wiedereröffnung des vierten Zugangs mit hoher Priorität eingestuft, allerdings mahlten die planerischen Mühlen der Senatsbauverwaltung langsam. So wurde zwar die Renovierung des S-Bfs Anhalter Bahnhof im Jahre 1988 abgeschlossen, das Planfeststellungsverfahren für den vierten Zugang jedoch erst 1991. Dieses Verfahren war notwendig, da - zu Zeiten gut gefüllter Kassen - der Senat nicht auf den Radweg verzichten oder gar die Straße um eine Fahrspur verringern wollte und deshalb einen neuen Zugangsbau mit einer festen sowie zwei Fahrtreppen (bei einer Steighöhe von unter 4 m!) vorsah. Die Kosten wurden mit 3,5 Mio DM angegeben.

Unter dem rot-grünen Senat 1989/1990 stellte die AL (heute Bündnis 90/Die Grünen) den Antrag, statt des Neubaus lediglich den vierten Zugang zu öffnen. Hierfür wurden die Kosten mit 370.000 DM angegeben. Der Antrag wurde jedoch auf Betreiben der Straßenplanung abgelehnt.

In der jetzigen Legislaturperiode stellte die inzwischen in der Opposition befindliche Fraktion Bündnis 90/Die Grünen erneut den Antrag auf Wiedereröffnung des vierten Zugangs, jetzt mit dem Hinweis auf die leeren Kassen, das weiter gestiegene Fahrgastaufkommen des Bahnhofs, insbesondere in Richtung Martin-Gropius-Bau, Abgeordnetenhaus und Regierungsviertel, und mit dem Hinweis auf die geringeren Fahrzeugeströme in der Stresemannstraße nach Schließung der Bernburger Straße.

Und jetzt geschah das Unerwartete: In der Sitzung des Verkehrsausschusses des Abgeordnetenhauses im September 1996 plädierte die CDU-geführte



Ungewohnte Eintracht. Beim Thema „Zugang zum S-Bf Anhalter Bahnhof“ stimmten alle Abgeordnetenhaus-Fraktionen für die fahrgastfreundliche und zugleich preiswerte Lösung. Das Foto vom 22. Mai zeigt die verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen des Berliner Abgeordnetenhauses bei den Schienenverkehrs-Wochen. Von links: Christian Gaebler (SPD) und Michael Cramer (Bündnis 90/Die Grünen), von rechts: Jutta Matuschek (PDS) und Alexander Kaczmarek (CDU). (Foto: Michael Altmann)

Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr zwar wiederum für den Neubau des vierten Zugangs einschließlich Straßenumbau, jetzt allerdings zunächst unter Weglassung der beiden Fahrtreppen, da eine Verlegung des Radweges auf die Straße nicht möglich sei (Kosten damit bei 2 Mio DM). Aber selbst der Abgeordnete und verkehrspolitische Sprecher der CDU-Fraktion, Alexander Kaczmarek, setzte sich für die Öffnung des vorhandenen Zugangs ohne Straßenumbau ein. Der Straßenumbau zur Beibehaltung der Zweispurigkeit in Richtung Westen wäre an dieser Stelle tatsächlich unsinnig, da die Stresemannstraße im weiteren Verlauf ohnehin nur eine Fahrspur (neben der Parkspur) pro Richtung hat. Der Antrag der Grünen wurde einstimmig angenommen und passierte auch problemlos den Hauptausschuß und das Abgeordnetenhaus selber. Nun ist also die Verwaltung aufgefordert, umgehend die Öffnung des vierten Zugangs zu veranlassen.

Herr Kaczmarek, Nachfolger des bisherigen verkehrspolitischen Sprechers der CDU, Rainer B. Giesel, hat damit aus Sicht der IGEB ein bemerkenswertes Zeichen gegen die weiterhin auto-fixierte Verkehrsverwaltung und für einen attraktiven, aber bezahlbaren Öffentlichen Nahverkehr gesetzt. Es ist zu hoffen, daß im Interesse der Stadt die Abgeordneten aller Parteien künftig statt lautstarker Polarisierungen gemeinsam weitere verkehrspolitisch vernünftigen Beschlüsse fassen. Ein erfreulicher Anfang ist getan. Allerdings sollten die Abgeordneten aufpassen, daß ihr Beschluß zum S-Bf Anhalter Bahnhof nicht wie in anderen Fällen - z.B. beim S-Bf Kolonnenstraße - von der Verwaltung blockiert und so das glückliche Ende der unendlichen Geschichte weiter hinausgezögert wird.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003497>.

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