

■ Bundeshauptstadt

Eine 70-jährige kam wieder

aus SIGNAL 01/1998 (Februar 1998), Seite 7-12 (Artikel-Nr: 10003674)
DBV Havelland

Berliner S-Bahn nach Pichelsberg erschließt Messegelände, Olympiastadion und Waldbühne / Anschluß Spandaus folgt in diesem Jahr, aber Umlandanbindung bleibt mangelhaft.

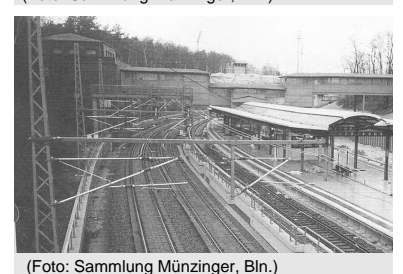
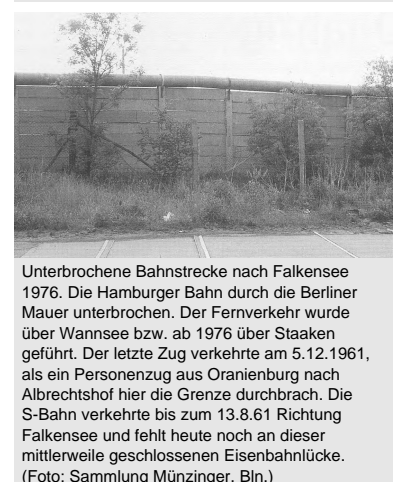
Am 16. Januar ist es endlich soweit: der S-Bahn-Verkehr auf einem ersten Teilstück der bis 1980 betriebenen Vorortbahn zwischen Westkreuz und Staaken wird wieder aufgenommen. Durch Verlängerung der S-Bahn-Linien S 5 und S 75 über den Bahnhof Charlottenburg hinaus nach Westen erhalten die großen Veranstaltungsorte an dieser Strecke wieder unmittelbaren Schnellbahnanschluß. Vielen Berlinern und ihren Besuchern ist die Tradition dieser Strecke als Veranstaltungsbahn im Gedächtnis. Den Spandauern und Havelländern bedeutet sie noch mehr, war sie doch jahrzehntelang treuer Begleiter auf den täglichen Wegen. Noch 1998 soll die S-Bahn in einer zweiten Stufe am Rathaus Spandau wieder das Herz des Bezirks erreichen. Wann die S-Bahn ins Umland kommt, bleibt weiterhin offen.

1998: Siebzig Jahre Spandauer S-Bahn

Der S-Bahn-Verkehr auf der Strecke Charlottenburg - Spandau West war bereits vor 70 Jahren, am 23. August 1928, aufgenommen worden und brachte den für den guten Ruf dieses Verkehrssystems deutlichen Qualitätssprung in Fahrtenhäufigkeit, Schnelligkeit und Erschließung in die Havelstadt. Bis dahin verkehrten die damaligen dampfgetriebenen Regionalbahnen aus Richtung Spandau West im Bereich der Bahnhöfe Heerstraße und Charlottenburg auf dem »Hamburger Stadtbahnanschluß" (Charlottenburg - Spandau Hbf) gemeinsam mit den Fernzügen. Und sie konnten, soweit der Fernverkehr es überhaupt zuließ, nur über die Stadtbahn-Ferngleise mit den wenigen Halten in Berlin über den Bahnhof Charlottenburg ostwärts fortgeführt werden. Ähnlich mangelhaft wie heute im Abschnitt Finkenkrug - Charlottenburg (KBS 202) verkehrten damals nur 29 Regionalbahnpaare am Tag. Für Fahrten in die anderen Berliner Bezirke mußte in jedem Fall, auch bei den Zügen aus den Richtungen Nauen und Wustermark zum Lehrter Bahnhof, umgestiegen werden.

Mit der Neuordnung des Hamburger Stadtbahnanschlusses hat die damalige Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft verantwortungsbewußt gehandelt: in neuer Trassierung wurden Fern- und Nahverkehr getrennt, die neuen S-Bahnhöfe Eichkamp sowie Westkreuz eingerichtet und Spandau erstmalig an das städtische Schnellbahnnetz angeschlossen.

In vereinfachter Form erfolgten dann 1951 die S-Bahn-Verlängerungen von Spandau West nach Staaken an der Lehrter Bahn (3. August) sowie Falkensee an der Hamburger Bahn (14. August). Damit waren von Westkreuz her, also der Stadtbahn, auch der westliche Stadtrand und das unmittelbare Umland angeschlossen. Außerdem wurde Spandau vom Bahnhof Jungfernheide her angeschlossen. Für den elektrischen S-Bahn-Betrieb eröffnet wurde die Strecke zwischen Jungfernheide und Spandau am 28. August 1951, auch hier konnten jetzt die Dampfzüge entfallen. Die durch die Firma Siemens der Reichsbahn finanzierte »Siemensbahn" von Jungfernheide zum



Kabelwerk in Gartenfeld bestand bereits seit 18. Dezember 1929 als S-Bahn-Neubaustrecke.

Mit dem Bau der Mauer kam bereits nach zehn Jahren wieder das Aus für die S-Bahn-Verbindung Spandau West - Falkensee. Dem Bahnhofsvorsteher und Fahrdienstleiter von Falkensee wurde in der Nacht zum 13. August 1961 befohlen, den S-Bahn-Verkehr mit Berlin einzustellen.

Staaken verliert seinen Schnellbahnanschluß.

Im September 1980 war unter anderem auf der verbliebenen S-Bahn-Strecke Westkreuz - Staaken nach dem Streik der Reichsbahner im Berliner Westnetz der S-Bahn-Verkehr nicht mehr aufgenommen worden. Die Streikenden wurden, sofern sie nicht von selbst gingen, von der Reichsbahn entlassen. Der Wagenpark ging ins Ostnetz über, wo er für die Erschließung der Neubaugebiete mangels Fahrzeugneubeschaffung gebraucht wurde. Die Demontage von Streckenausrüstung für den Ostteil Berlins wurde dann von den Westalliierten gestoppt.

Nach jahrelangen Forderungen der Fahrgastverbände und relativ kurzen Verhandlungen konnte 1984 das Westnetz der S-Bahn den Berliner Verkehrs-Betrieben (BVG) übergeben werden. Somit war der Weg frei für die Integration der S-Bahn in das Gesamtsystem des städtischen Nahverkehrs.

Eine von der Bevölkerung gewünschte schnellste Betriebsaufnahme kam jedoch nicht zustande, da der vom Berliner Senat formulierte übertriebene technische Standard nur mit erhöhten Finanzaufwand möglich war. Die zur Verfügung stehenden Mittel wurden überwiegend für die Verlängerung der U-Bahnlinie 8 von Osloer Straße nach Wittenau eingesetzt, so daß sich bei der S-Bahn zwischen 1985 und 1990 keine Wiederinbetriebnahmen ergaben.

Zuvor erreichte im Oktober 1984 die etwa seit Mitte der siebziger Jahre im Bau befindliche Verlängerung der U-Bahnlinie 7 das Rathaus Spandau. Damit wurde zwar das Zentrum des Bezirks angeschlossen und der Druck auf die Spandauer S-Bahn gedämpft, ihr Fehlen machte sich dennoch in dem flächenmäßig großen Stadtteil schnell bemerkbar. Die einwohnerstarken Wohngebiete nämlich, insbesondere am Stadtrand in Staaken, wurden durch intensiven Buszubringerverkehr an den straßenverkehrlich stark belasteten Knoten am Rathaus angebunden. Heute läßt dieser stärkste Berliner Omnibusknoten wegen des starken Autoverkehrs ständig die Fahrpläne Makulatur werden. Eine Entlastung durch weitere Verlängerung der S-Bahn wird also auch nach der vollständigen Eröffnung des neuen Bahnhofs Spandau geboten sein.

Das Streckennetz war 1984 durch die weitgehende Betriebseinstellungen von 146 km auf 21 km reduziert. Das Wort Schrumpfbahn machte die Runde. Erst nach dem Jahr 2000 sollte eine S-Bahn wieder nach Spandau und nach Staaken fahren. Lediglich zu Ausbildungszwecken wurde die Strecke im Abschnitt Westkreuz - Heerstraße betriebsfähig vorgehalten. Der vorgesehene S-Bahn-Veranstaltungsverkehr zum Olympiastadion kam nie zustande.

Bürger begehren die S-Bahn

Um den Forderungen der Öffentlichkeit nach ihrer S-Bahn beim Senat von Berlin mehr Beachtung zu verschaffen, wurden in mehreren Berliner Bezirken unter Federführung des Berliner Schienenverkehrs-Verbandes (BSVV) mit Unterstützung der damaligen S-Bahn-Initiative Spandau-Staaken Bürgerbegehren erfolgreich durchgeführt. 1988 ging es in Berlin-Charlottenburg um die Wiedereröffnung aller S-Bahnhöfe, so auch der Bahnhöfe zwischen Westkreuz und Pichelsberg. Die Zahl von 13.076 erforderlichen Unterschriften der wahlberechtigten Bevölkerung zur Behandlung des Bürgerantrages im Bezirksparlament wurde mit fast 21 Tausend Unterschriften weit überschritten. Die S-Bahn ist nunmal ein populäres Thema und der »Leidensdruck" in der Bevölkerung war doch sehr groß.

Auch in Berlin-Spandau wurde 1992/93 ein Bürgerbegehren initiiert, diesmal von CDU und SPD. Der heutige Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) als Nachfolger des BSVV war bei den vorbereitenden Gesprächen zwar nicht offiziell eingeladen, konnte dann aber vertreten durch seinen Regionalverband Havelland bei der Formulierung des Antragstextes mitwirken. Allerdings umstritten blieb der zu formulierende Zeithorizont: während sich die Parteien mit einem fernen Termin - 1997 für den Abschnitt nach Spandau - den ohnehin offiziellen Planungen von Senat und DR angepaßt haben, konnte sich der DBV mit einem die Dringlichkeit der Strecke unterstreichenden zeitnahen Termin nicht durchsetzen. Dieses Bürgerbegehren stellte sich also als fauler Trick der Parteien heraus, um der Bevölkerung Aktionismus der selbst an der Regierung beteiligten Parteien (Große Koalition) vorzugaukeln. Dennoch eins gilt es hier zu respektieren: das Votum überhaupt von mehr als 30 Tausend Spandauern für die S-Bahn auch ins Umland!

Die Bedeutung der Staakener Strecke wurde oft heruntergespielt, obwohl selbst der bei der Realisierung der S-Bahn-Integration doch sehr langsame Senat ihr aufgrund seiner Fahrgastzahlenberechnungen einen höheren Stellenwert in der Rangigkeit einräumte, als es nun gekommen ist. Nach jahrelanger Trittbrettfahrerei bei den Fahrgastverbänden hatten es - beim »süßen Geruch der Macht" einer Rot-Grünen Koalition - gerade alternative Verkehrspolitiker gut drauf, ohne Not Netzteile plötzlich zur Disposition zu stellen bzw. aufzugeben.

Weil sich nämlich ab Herbst 1988 die Schnellbahnverbindung (SBV) Hannover-Berlin über Oebisfelde - Staaken als Korridor-Verbindung durch die DDR parallel zu den vorhandenen Lehrter Stammgleisen abzeichnete, war das Urteil über die von den Verantwortlichen ungeliebte S-Bahn mal wieder schnell gesprochen: der S-Bahn-Abschnitt Spandau - Staaken sollte erst auf die für die Erschließung von Staaken uninteressantere Hamburger Bahn -weg von der Lehrter Bahn- verlegt werden. Mit der Unterzeichnung der Rot-Grünen Koalitionsvereinbarung hat man es sich dann ausgerechnet in dieser Planungssituation ganz einfach gemacht - diese Bahn ist nicht mehr vorgesehen. Dabei war bei den SBV-Planungen diese S-Bahn noch in den ersten Planentwürfen 1:1000 parallel zur Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Staaken enthalten.

Seit 75 Jahren geplant: S-Bahn ins Havelland

Schon ab 1891 galt für Nauen der Berliner Vororttarif, die Lehrter Bahn zwischen Spandau und Wustermark wurde 1921 in den späteren S-Bahntarif einbezogen. So entwickelte sich der vom damaligen Lehrter Bahnhof kommende Vorortverkehr

landwärts hinter Spandau auf beiden Bahnen ins Havelland bis hin zum 20-Minuten-Takt in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre.

Die schon 1922 angedachte Gleichstromelektrifizierung für einen S-Bahn-Verkehr auf der Hamburger Bahn zwischen Lehrter Bahnhof und Nauen mit einem zusätzlichen Umformerwerk bei Bredow sollte, zumindest teilweise, erst 1951 Realität werden. Das Gleichrichterwerk Spandau West entstand aber immerhin bereits in den zwanziger Jahren rund ein Kilometer westlich hinter dem gleichnamigen Endbahnhof an der Wustermarker Straße.

Mit der ab 1937 geplanten Neuordnung der Berliner Bahnanlagen lag deshalb die Umstellung der Dampf-S-Bahnen nach Nauen und Wustermark auf Gleichstrombetrieb auf der Hand. Angefangene Baumaßnahmen an den Strecken, die noch bis zum Beginn der neunziger Jahre hiervon zeugten, wurden aber wegen des beginnenden Krieges wieder eingestellt.

Neuen Auftrieb für die S-Bahn-Anbindung des Havellandes gab der Fall der Mauer zwischen Berlin und seinem Umland sowie die inzwischen hergestellte staatliche Einheit Deutschlands. Schließlich war davon auszugehen, daß die Angleichung der Lebensverhältnisse, aber auch die zwischen 1961 und 1989 unterbrochene Siedlungsentwicklung in den Vororten um Berlin (West) nachgeholt werden würde. Zudem entsprach Falkensee, obwohl es durch Abwanderung rund 30% seiner Bevölkerung seit 1961 verloren hatte, mit mehr als 20 Tausend Einwohnern etwa den durch die S-Bahn erschlossenen Vororte Bernau oder Königs Wusterhausen.

Aber im Zusammenhang mit dem Lückenschluß der Strecke Hamburg - Berlin und ihrer Einfädung in die SBV Hannover - Berlin westlich vom neuen Bahnhof Spandau kam es dann zu einer Unterlassungssünde. Zwischen Falkensee und der Mündung der Hamburger Bahn in die SBV wurde die wiedereinzurichtende S-Bahn zwar berücksichtigt, aber ausgerechnet auf rund 1,5 Kilometer zwischen Verzweigung und dem Bahnhof in Spandau wurde die Flächenvorhaltung für die S-Bahn unterlassen. Der Deutsche Bahnkunden-Verband hatte mit seinem Einspruch gegen diese Planung, der von den Umlandkommunen und dem Landkreis Havelland unterstützt wurde, leider keinen Erfolg, so daß eine Reaktivierung der S-Bahn nur mit erhöhtem Aufwand möglich ist. Die Verlautbarungen sprechen jetzt vom Zeithorizont 2000 bis 2005 für den Abschnitt Spandau - Falkensee.

Regionalzug ist keine Vorortbahn

Ab Fahrplanwechsel 1998 sollen auf der Hamburger Bahn vorerst ausschließlich Regionalexpress-Züge die Vorort-Aufgaben zwischen Nauen, Finkenkrug und Berlin wegen der fehlenden S-Bahn übernehmen. Dabei sind die Wittenberger Berlin-Pendler schon seit Inbetriebnahme des Lückenschlusses im Mai 1995 genervt, ab Nauen gen Berlin durchschnittlich alle 3 Minuten anzuhalten. Der brandenburgische Regionalexpress wird so zur Mogelpackung.

Selbst der brandenburgische Landtag hatte deshalb schon 1994 nach der auch vom Deutschen Bahnkunden-Verband initiierten erfolgreichen Volksinitiative »S-Bahn ins Havelland" die Landesregierung aufgefordert, sich nachdrücklich dafür einzusetzen, vordringlich und schnellstmöglich die S-Bahnen nach Falkensee und Staaken

wiederherzustellen und ihre Verlängerungsmöglichkeiten nach Nauen sowie Wustermark zu berücksichtigen. Der Beschluß des Landtages berücksichtigte auch die anderen Umland-S-Bahnen und den Einsatz von Mehrsystemzügen, die im Außenbereich des S-Bahn-Netzes auf den nicht so stark belasten Strecken wie Regionalzüge auf den Ferngleisen fahren könnten, um auf den Bau teurer zusätzlicher S-Bahn-Gleise verzichten zu können.

Neubaustrecke Westkreuz - Spandau

Mit der Wiedereröffnung der Spandauer S-Bahn entlang den Veranstaltungsbahnhöfen in Charlottenburg wird die Letzte im von Bahn und Ländern gemeinsam abgestimmten S-Bahn-Konzept genannte Radialstrecke von der Innenstadt her aufgeföhren. Die S-Bahn Berlin GmbH glaubt an den Erfolg dieser Strecke, zumal sich für Spandau mit der Umsteigemöglichkeit vom Bus am Bahnhof Heerstraße eine deutlich bessere Erreichbarkeit des S-Bahn-Netzes insgesamt ergibt. Baulich ist die Strecke weitgehend ein Neubau, denn bis auf einige Empfangsgebäude wurde die Strecke ab 1980 weitgehend dem endgültigen Verfall und Abriß überlassen. Es soll noch viel Wasser durch Spree und Havel fließen, bis das derzeitige S-Bahnkonzept umgesetzt sein wird. Das politisch zugesagte Netz vom 12. August 1961 wird erst realisiert sein, wenn die Stromschiene wieder bis Falkensee führt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003674>.

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