

15 Jahre auf Schnellbahn gewartet

S-Bahn fährt wieder bis Lichterfelde-Süd / Unsinnige Planungen erfolgreich abgewehrt

BERLIN-LICHTERFELDE – 25.9.1998 (khd). Ab heute fährt sie wieder – die S-Bahn aus Berlins City kommend über Lichterfelde-Ost hinaus bis Lichterfelde-Süd. Sogar eine ganz neue Station hat man den Lichterfeldern spendiert, gleich an der Osdorfer Straße.

Aber auf die Wiedereröffnung der Schnellbahn mußten die Lichterfelder fast 15 Jahre warten. Denn am 9. Januar 1984 wurde die Strecke von Priesterweg bis Lichterfelde-Süd eingestellt.

Berlins Regierung wollte das so, nachdem die BVG den S-Bahnbetrieb in West-Berlin von der Deutschen Reichsbahn der DDR übernommen hatte. Man wolle Kosten sparen, hieß es.

Das rief damals massiven Bürgerprotest [01] hervor. Mit einer Unterschriftensammlung forderten 1984 mehr als 15.000 Bürger und Bürgerinnen „*die umgehende Wiederinbetriebnahme der S-Bahn von Lichterfelde-Süd über Lichterfelde-Ost, Lankwitz, Südende usw. nach Heiligensee*“. Aber der Berliner Senat war uneinsichtig, einen solchen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Er setzte auf exotische Ersatzlösungen und den Straßenbau, der für die befreundete Baubranche lukrativer war.

Ein Spurbus soll's nun richten

So sollten auf Vorschlag der Daimler-Benz AG, die ihre Busse verkaufen wollte, auf der S-Bahntrasse spurgeführte Busse

von Lichterfelde-Süd bis Priesterweg und dann über die Straßen ins Steglitzer Zentrum an der Schloßstraße bis zum U-Bahnhof Breitenbachplatz fahren. Nachdem die Bürgerinitiativen das Ersetzen einer Schnellbahn durch Spurbusse als Schildbürgerstreich enttarnten, fiel der Politik etwas Neues ein.

U-Bahn soll S-Bahn ersetzen

Nun sollte mit einem Mal die optimale Lösung darin bestehen, daß die

vorhandene U-Bahnlinie U 9 über Rathaus Steglitz (Kreisel) hinaus verlängert unter der Leonorenstraße fahren und am Rathaus Lankwitz auf die überirdische S-Bahntrasse nach Lichterfelde-Süd einschwenken soll. Eine sehr teure Lösung, die zudem nicht den übergeordneten Verkehr in andere Berliner Zentren berücksichtigte.

Der Bürger-Unmut war 1985 derart angewachsen, daß im Herbst 1985 ein Zusammenschluß verschiedener Initiativen – darunter der Berliner Fahrgastverband IGEB – ein Bürgerbegehren „Wiederaufnahme des S-Bahn-Betriebes auf der Strecke nach Lichterfelde-Süd“ organisierten. Und so konnten am 30. Januar 1986 die erforderlichen Unterschriften zur Beantragung des Begehrens dem Steglitzer Bezirksbürgermeister übergeben werden. Was die Zahl der Unterschriften anging, war dann auch das amtliche Bürgerbegehren erfolgreich. Die Politik wur-

**+++ Bürger
begehren die S-Bahn
nach Lichterfelde-Süd
+++**

Über 20.000 Steglitzer unterstützen
1986 durch ihre Unterschrift dieses
1. Berliner Bürgerbegehren.

Aber die Steglitzer Bezirksverordneten
mochten diesem Bürger-Anliegen mehr-
heitlich nicht zustimmen.

de damit gezwungen, sich mit dem Bürger-Antrag auseinanderzusetzen. Mit der CDU-Mehrheit wurde dann aber „das Ansinnen“ der Steglitzer Bürger abgelehnt [02].

Erst mußte die Mauer fallen

Im November 1989 fiel die Berliner Mauer und damit bekamen die S-Bahnstrecken ins Brandenburger Umland endlich wieder die ihnen ursprünglich zugedachte Bedeutung. Allerdings hatte die Revitalisierung der S-Bahn nach Teltow über Lichterfelde-Süd

keine hohe Priorität. Im September 1991 versprach dann Bausenator Wolfgang Nagel (SPD) die Wiedereröffnung der S-Bahnlinie vom Bahnhof Priesterweg bis Lichterfelde-Süd für Ende 1993. Daraus wurde nichts. Wann nun die S-Bahn auch bis in den Vorort Teltow fahren wird – dann aber bis Teltow-Stadt und nicht mehr Teltow-Heinersdorf, weiß derzeit keiner so ganz genau. Jedenfalls soll es im nächsten Jahrhundert so weit sein [03] [04].

Mehr zu diesem Thema:

- [01] [31.01.1985: Bürgerinitiativen fordern S-Bahn von Heiligensee nach Lichterfelde-Süd] (BUS-BI)
URL: http://www.khd-research.net/ThS/Thermometer-Siedlung_02.html#S-Bahn_1
- [02] [00.00.1995: S-Bahn nach Teltow] (IGEB). In diesem anlässlich der Wiedereröffnung der S-Bahn bis Lichterfelde-Ost am 28.5.1995 erschienenen Buch beschreibt die IGEB ausführlich den Ablauf der gesamten Story des Steglitzer Bürgerbegehrens (GVE-Verlag – Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen, Berlin- Friedrichshain, 112 Seiten, ISBN: 3-89218-029-6, Preis: 12,80 DM).
- [03] [00.00.1995: Revitalisierung der Anhalter Bahn] (khd-research)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/Reports/Anhalter_Bahn_1995.html
- [04] [00.00.2001: Bauen für die S-Bahn] (S-BAHN BERLIN)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/Docs/DB_S-Bahn_Berlin_2001.pdf

Das Hauptportal des „khd-research.net“ ist im Internet erreichbar unter der Adresse: <http://www.khd-research.net/>.

Erscheinungsorte sind San José (USA) oder Toronto (Canada). Herausgeber der Publikationen ist: Dipl.-Ing. K.-H. Dittberner, Berlin. Es gilt der Disclaimer.

Der hier im PDF-Format präsentierte Haupt-Artikel wurde erstmals in der Nr. 87 der Ausgabe der »khd-Page« vom 25. September 1998 veröffentlicht. Alle im Text unterstrichenen Begriffe sind im Original (im Internet) mit Links (Verweisen) versehen, die zu weiterführenden Informationen im Weltwissensnetz führen.

Die Artikel-Archivierung ist unter folgendem Pfad (URL) erfolgt: <http://www.khd-research.net/Welcome/News01.html#49> .