SIGNALARCHIV.DE

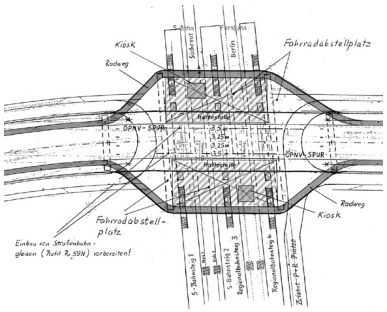
Planfeststellungsverfahren Dresdener Bahn

Fehlplanung am S-Bhf Buckower Chaussee

aus SIGNAL 03/2007 (Juni/Juli 2007), Seite 14 (Artikel-Nr: 10000130)

IGEB Fernverkehr

S-Bahnhof Buckower Chaussee mit dem Ende der 1980er Jahre errichteten markanten Torbauwerk. Jetzt, beim Umbau des Bahnübergangs in eine Straßenüberführung, soll zu Lasten der hier ein- und aussteigenden Fahrgäste gespart werden. (Foto: Christian Schultz)



IGEB-Vorschlag für das Kreuzungsbauwerk Buckower Chaussee mit S- und Regionalbahnhof. Erweitertes Brückenbauwerk mit Kiosk und Fahrradstellplätzen, großzügiger Überdachung (Schraffur), 3 Aufzügen an beiden Seiten, Radwegen (grau) am Brückenrand. (Plangrundlage: Planfeststellungsunterlagen, Ergänzungen: M. Hasse)

Der S-Bahnhof Buckower Chaussee muss unter anderem aufgrund des geplanten Flughafenexpresses umgebaut werden. Doch die Planungen sind äußerst unbefriedigend...

Im September 2006 lagen die Unterlagen zu den vorgesehenen Planänderungen der Dresdener Bahn im Planfeststellungsabschnitt I (Abschnitt nördlich S-Bahnhaltepunkt Attilastraße bis S-Bahnhaltepunkt Schichauweg) beim Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg und beim Bezirksamt Steglitz- Zehlendorf aus. Neben einem geänderten Konzept zum Lärm- und Erschütterungsschutz bzw. zu den Rettungswegen hat die Umplanung des Bahnüberganges Buckower Chaussee in eine Straßenüberführung wesentliche Auswirkungen auf die Belange der ÖPNV-Kunden. Speziell am S-Bahnhof Buckower Chaussee wird es wenig fahrgastfreundliche Lösungen geben, falls die Planungen ohne Korrekturen umgesetzt werden. Im März 2007 erfolgte dazu das Erörterungsverfahren.

Nachfolgend sind die Einwendungen, die seitens der IGEB in das Verfahren eingebracht wurden, erläutert.

Umsteigewege zwischen S-Bahn und Bus verkürzen

Das künftige Umsteigen zwischen S-Bahn und Bus (Buslinien X 11, M 11 und 277) wurde am S-Bahnhof Buckower Chaussee bislang völlig unbefriedigend gelöst. Für die mit der S-Bahn aus Richtung Innenstadt ankommenden Fahrgäste würde sogar ein zweimaliges Überqueren der westlichen Wendefahrbahn notwendig, sofern sie mit dem Bus Richtung Marienfelde weiterfahren wollen. Um demgegenüber den ÖPNV-Kunden kurze Umsteigewege bzw. -zeiten zu ermöglichen, ist die Verlegung der beiden S-Bahnsteige in Richtung Norden, d.h. unter der nunmehr geplanten Straßenüberführung hindurch, zwingend erforderlich. Angesichts der erheblichen Umsteigerzahlen darf hier die Chance zur Optimierung des Umsteigens nicht vergeben werden. Außerdem sollte durch eine entsprechend großzügige Überdachung den Fahrgästen ein witterungsgeschütztes Umsteigen ermöglicht werden; die bislang vorgesehenen Standard- Fahrgastunterstände im Bereich der Bus-Haltestellen können dies nicht gewährleisten.

Regionalbahnhalt Buckower Chaussee berücksichtigen

Auf den meisten Radialstrecken zwischen dem Berliner Innenring und der Landesgrenze gibt es noch einen Regionalbahnhalt, der die Außenbezirke erschließt, zum Beispiel Lichterfelde Ost, Wannsee, Spandau und Karlshorst (künftig Köpenick).

Gerade der Verkehrswert des Umsteigeknotens Buckower Chaussee kann sowohl für Berliner als auch Brandenburger Fahrgäste deutlich verbessert werden, wenn hier neben der S-Bahn auch für die Regional- Express- bzw. künftigen Flughafen-Express-Züge ein Halt eingerichtet wird. Neben einer verbesserten Auslastung des Flughafen-Expresses bewirkt diese Maßnahme auch die dringend erforderliche

Verbesserung der Erreichbarkeit des Berliner Hauptbahnhofes in Nord-Süd-Richtung. Angesichts dieser Vorteile dürfte die aus dem Zughalt resultierende Fahrzeitverlängerung vertretbar sein.

Baulich bietet sich für den Regionalbahnhalt die Erweiterung des östlichen S-Bahnsteigs zum Mittelbahnsteig an; die zweite Bahnsteigkante dient dann dem Regionalverkehr. Für das zweite Gleis des Fernund Regionalverkehrs müsste ein weiterer Außenbahnsteig mit den zugehörigen Zugangsbauwerken errichtet werden.

In den Planfeststellungsunterlagen wurde ein Regionalbahnhalt leider nicht berücksichtigt. Unverständlich ist eine derart kurzsichtige Planung vor dem Hintergrund, dass wesentliche bauliche Änderungen zu einem späteren Zeitpunkt unrealistisch bzw. kaum finanzierbar sind. Die geplanten Bauwerke werden schließlich für viele Generationen errichtet, entsprechende Weitsicht ist daher bei der Planung notwendig!

Behinderungen zwischen Rad- und Busverkehr vermeiden

Die derzeit geplante Führung der Radwege auf der geplanten Straßenüberführung birgt erhebliche Gefahren und Behinderungen für Fahrradfahrer, wenn Busse im Haltestellenbereich auf den Radweg ausweichen müssen. Um Unfallgefahren zwischen Radfahrern und umsteigenden ÖPNV-Nutzern bzw. Bussen zu vermeiden, wäre eine Führung der Radwege hinter den Zugangsbauwerken der Bahnsteige sinnvoll. Der Fahrradverkehr könnte damit außerhalb der Umsteigewege geführt werden.

Auf der Brücke sollten weiterhin auch Fahrradabstellplätze vorgesehen werden.

Kurze Wege zum P+R-Platz erhalten

Derzeit können die S-Bahnsteige vom P+RPlatz aus über den Südzugang auf kurzem Weg erreicht werden. Dies soll sich ändern, sobald die Trasse für den Fern- und Regionalverkehr gebaut wird. Die zum Erhalt der Attraktivität des sehr gut genutzten P+R-Platzes notwendige Verlängerung der Fußgängerbrücke über die Fernbahngleise hinweg, geschweige denn eine Nachrüstung der derzeit noch fehlenden Aufzüge (Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste) ist nicht vorgesehen! Auch hier wurde ohne Rücksicht auf die ÖPNVKunden geplant, Korrekturen sind deshalb auch im vorliegenden Fall dringend erforderlich!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10000130.

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