

Berlin-Spandau

S-Bahn in Spandau optimal ausbauen, Streckenführung zum Falkenhagener Feld prüfen

aus SIGNAL 03/2008 (Juli 2008), Seite 8-10 (Artikel-Nr: 10000160)

IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Nachdem bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur S-Bahn-Strecke Spandau--Falkensee der Falkenseer Abschnitt faktisch durchgefallen ist, auf Spandauer Gebiet der S-Bahn aber ein hoher Nutzen bescheinigt wird, sind neue Lösungen gefragt und zu prüfen. Dazu sollte auch die Variante einer S-Bahn auf der Gleisstrasse der Havelländischen Eisenbahn AG (hvle) zum Spandauer Groß-Siedlungsgebiet Falkenhagener Feld gehören.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung will als Konsequenz aus den vorliegenden Untersuchungsergebnissen eine neue Nutzen- Kosten-Studie für eine S-Bahn-Verlängerung ausschließlich innerhalb Berlins beauftragen. Das ist angesichts der brandenburgischen Widerstände gegen eine S-Bahn nach Falkensee nachvollziehbar und richtig. Auf Spandauer Gebiet kann die S-Bahn ihre Vorzüge voll ausspielen.

Die IGEB schlägt folgende Varianten zur Untersuchung vor:

Variante 1:

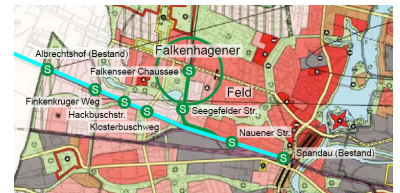
S-Bahn bis Falkenseer Chaussee (über S-Bahnhof Nauener Straße und Gleis der HVLE mit S-Bahnhof Seefeldler Straße)

Ein günstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis verspricht die Führung der S-Bahn eingleisig entlang der Trasse der Hamburger Bahn mit S-Bahnhof an der Nauener Straße, Wechsel durch eine neue Gleisverbindung (Rampe und schlanker Bogen) auf das Gleis der hvle nördlich der Hamburger Bahn, folgen der hvle-Trasse nach Norden, ebenerdiger Bahnübergang am Seefeldler Weg und S-Bahnhof am Seefeldler Weg. Weiter nach Norden (zweigleisig) bis vor den Bahnübergang (BÜ) Falkenseer Chaussee. Direkt südlich des BÜ Falkenseer Chaussee ist der Endbahnhof mit zwei Gleisen ebenerdig vorzusehen. Die Ausführung kann mit zwei Seitenbahnsteigen oder einem Mittelbahnsteig hergestellt werden. Das östliche Bahnsteiggleis ist ein Stumpfgleis und mit einem Prellbock direkt vor dem BÜ abgeschlossen, das westliche Bahnsteiggleis geht weiter über den BÜ wie bisher ohne Stromschiene für den Güterverkehr zum hvle-Güterbahnhof Johannesstift.

Am S-Bahnhof Falkenseer Chaussee lässt sich eine günstige Busverknüpfung herstellen. Durch die ebenerdige Lage ist der Zugang niveaugleich möglich. Am südlichen Bahnsteigende könnte ein Zugang (Unterführung) von der Iserlohner Straße hergestellt werden, der den Einzugsbereich des Bahnhofs noch erweitert.

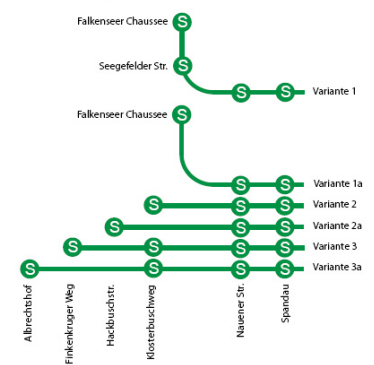
Der Bahnhof liegt mitten im Falkenhagener Feld, der drittgrößten Großsiedlung West-Berlins.

Überschlägig wohnen alleine im fußläufigen Umkreis von 500 Metern um den Bahnhof über 10 000 Menschen. Nutzen nur 20% davon die S-Bahn, so sind es schon 4000 Fahrgäste (Abfahrt und Ankunft). Hinzu kommt noch ein beträchtliches



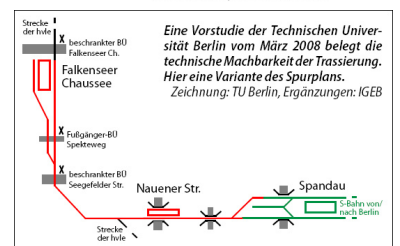
Die beiden Streckenvarianten (entlang der Hamburger Bahn oder abweigend zur Falkenseer Chaussee) mit allen zu untersuchenden Bahnhofstandorten. Die genaue Variantenauswahl ist in der Zeichnung unten zu sehen. Rote Bereiche zeigen Wohnbaufläche mit hoher Verdichtung, hellrote Bereiche mit geringerer Verdichtung. Der S-Bahnhof Falkenseer Chaussee liegt günstig zum verdichteten Bereich und erschließt innerhalb eines 500-Meter-Radius ca. 10 000 Einwohner. Hinzu kommen Umsteiger vom Bus und von Rad- und Pkw-Verkehr. Demgegenüber befinden sich die Bahnhofstandorte entlang der Hamburger Bahn alle in weniger verdichtetem Gebiet. (Planunterlage: Flächennutzungsplan Berlin 1998/2004. Ergänzungen: IGEB/Florian Müller)

Die IGEB schlägt folgende Varianten zur Untersuchung vor:



Die hier dargestellten Strecken mit den Zugangstellenkombinationen sollten vom Senat untersucht werden.

Grafik: IGEB/Florian Müller



Eine Vorstudie der Technischen Universität Berlin vom März 2008 belegt die technische Machbarkeit der Trassierung. Hier eine Variante des Spurplans. Zeichnung: TU Berlin, Ergänzungen: IGEB

Eine Vorstudie der Technischen Universität Berlin vom März 2008 belegt die technische Machbarkeit der Trassierung. Hier eine Variante des Spurplans. (Zeichnung: TU Berlin, Ergänzungen: IGEB)



Bahnübergang der Havelländischen Eisenbahn (hvle) an der Falkenseer Chaussee, Blick Richtung Süden auf den möglichen S-Bahnhofsstandort.



Potenzial von Busumsteigern auf der wichtigen Busachse Falkenseer Chaussee, die heute in Spitzenzeiten von 18 Busfahrten pro Stunde und Richtung bedient wird.

Außerdem besteht ein großes Potenzial für bike&ride und für park&ride. Flächen für diesen Zweck sind in unmittelbarer Nähe des künftigen S-Bahnhofs vorhanden.

Die Bedienung der Strecke ist tagsüber im 10-Minuten-Takt sinnvoll.

Voruntersuchung der TU Berlin

Eine von der TU Berlin durchgeführte Voruntersuchung vom März 2008 ergab, dass die Trassierung technisch möglich ist. Die Kurve zur Seegefelder Straße besitzt einen Radius von 200 Metern und kann mit einer Geschwindigkeit von 60 bis 70 km/h befahren werden. Die Fahrzeit für die ca. 3000 Meter lange Strecke Spandau--Falkenseer Chaussee mit Halt in Nauener Straße dauert 4,1 Minuten. Mit einem zweigleisigen Abschnitt zwischen BÜ Seegefelder Straße und Falkenseer Chaussee ist damit ein stabiler 10-Minuten- Takt sichergestellt. Das vorsorgliche Schließen des BÜ Falkenseer Chaussee bei Einfahrt eines am westlichen Gleis endenden Zuges (Durchrutschweg) kann vermieden werden durch den Einsatz von »ZBS«. Dieses »Zug-Beeinflussungssystem S-Bahn« befindet sich bereits in Erprobung und kann die Einfahrtgeschwindigkeit bei Annäherung auf den BÜ besser überwachen als die herkömmliche mechanische Fahrsperr.

Rechtlich interessant an dieser Streckenführung ist, dass erstmals in Berlin eine S-Bahn regelmäßig auf einer Nicht-DB-Infrastruktur verkehren würde. Das sollte einer Realisierung aber nicht entgegenstehen.

Zur Finanzierung ist mit dem Bund zu verhandeln, damit die zugesagten Mittel zum Wiederaufbau der S-Bahn-Strecke Spandau--Falkensee für den Abzweig nach Falkenseer Chaussee (teilweise) genutzt werden können. Eine ähnliche Verhandlungslösung gab es bereits beim Bau der S-Bahn- Strecke von Lichterfelde Süd nach Teltow Stadt anstatt nach Teltow (Anhalter Bahn) im Jahr 2005.

Eine Weiterführung der S-Bahn entlang der Hamburger Bahn Richtung Falkensee bleibt bei dieser Variante technisch möglich, ist betrieblich aber ungünstig. Um einen 10-Minuten-Takt nach Falkenseer Chaussee und einen 20-Minuten- Takt nach Falkensee anbieten zu können, fehlt eine Zuggruppe Richtung Berlin.

Variante 1a:

S-Bahn bis Falkenseer Chaussee (über S-Bahnhof Nauener Straße und Gleis der hvl)

Variante 1a entspricht der Variante 1, enthält aber nicht den S-Bahnhof Seegefelder Straße.

Variante 2:

S-Bahn bis Klosterbuschweg (über S-Bahnhof Nauener Straße)

Verlängerung der S-Bahn entlang der Trasse der Hamburger Bahn, S-Bahnhof an der Nauener Straße, S-Bahn-Endstation am Klosterbuschweg. Hier könnte eine günstige Busverknüpfung in Nordsüd-Richtung zum Falkenhagener Feld, zum Brunsbütteler

Damm und zur Rudolf-Wissell-Siedlung an der Heerstraße hergestellt werden.

Möglichkeit des späteren Weiterbaus der S-Bahn Richtung Falkensee.

Variante 2a:

S-Bahn bis Hackbuschstraße (über S-Bahnhof Nauener Straße)

Variante 2a entspricht der Variante 2, enthält aber einen S-Bahnhof Hackbuschstraße statt Klosterbuschweg.

Dieser Endpunkt erschließt die Gartenstadt Staaken sowie über einen 500 Meter langen Fußweg die Siedlung am Hochhausweg. Eine günstige Busverknüpfung ist hier kaum möglich, da die Hackbuschstraße weder nach Norden noch nach Süden eine für Busse befahrbare Fortsetzung findet. Die Senatsplanung enthält traditionell den S-Bahnhof Hackbuschstraße, obwohl der Standort nicht günstig ist.

Möglichkeit des späteren Weiterbaus der S-Bahn Richtung Falkensee.

Variante 3:

S-Bahn bis Finkenkruger Weg (über S-Bahnhof Nauener Straße und S-Bahnhof Klosterbuschweg)

Verlängerung der S-Bahn entlang der Trasse der Hamburger Bahn mit S-Bahnhof an der Nauener Straße, S-Bahnhof am Klosterbuschweg, S-Bahn-Endstation am Finkenkruger Weg.

Hier würde die Gartenstadt Staaken erschlossen, ebenso die Siedlung Albrechtshof und über einen Fußweg die Siedlung am Hochhausweg. Eine Verknüpfung mit dem Bus in Nordsüd-Richtung ist gut möglich.

Der S-Bahnhof Finkenkruger Weg könnte den bestehenden Regionalbahnhof Albrechtshof ersetzen. Albrechtshof liegt nur 500 Meter vom Regionalbahnhof Seegefild sowie 1000 Meter von einem S-Bahnhof Finkenkruger Weg entfernt. Auf diese Weise kann die verbleibende Regionalbahn nach Falkensee beschleunigt werden.

Möglichkeit des späteren Weiterbaus der S-Bahn Richtung Falkensee.

Variante 3a:

S-Bahn bis Albrechtshof (Straße 339) über S-Bahnhöfe Nauener Straße und Klosterbuschweg

Variante 3a entspricht der Variante 3, enthält aber einen S-Bahnhof Albrechtshof statt Finkenkruger Weg.

Dieser Bahnstandsstandort ist traditionell beim Wiederaufbau der Hamburger Bahn in den 1990er Jahren berücksichtigt worden. Hier hielten bereits von 1951 bis 1961 S-Bahn-Züge. Dieser Standort ist heute aber nicht mehr optimal, da er sich am Rande des Siedlungsgebietes befindet und an landwirtschaftliche Flächen angrenzt. Außerdem existiert in unmittelbarer Nähe der neue Regionalbahn-Haltepunkt Seegefild.

Möglichkeit des späteren Weiterbaus der S-Bahn Richtung Falkensee.

Chance nicht vergeben

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert, mindestens die drei dargestellten Varianten zeitnah und detailliert untersuchen zu lassen, damit die für die Fahrgäste sinnvollste und attraktivste Variante zur Ausführung gelangt. Seit 1965 wartet das Falkenhagener Feld auf eine attraktive Schienenanbindung. Die sich heute bietende Chance darf nicht vergeben werden. (fm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000160>.

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