

■ Aktuell

S-Bf. Bornholmer Straße Ein Ost-West-Konflikt?

aus SIGNAL 04/1990 (Juni 1990), Seite 6-9 (Artikel-Nr: 10001238)

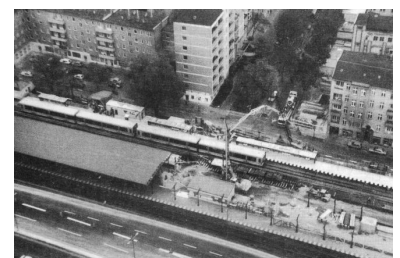
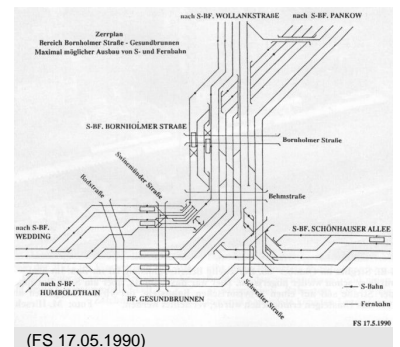
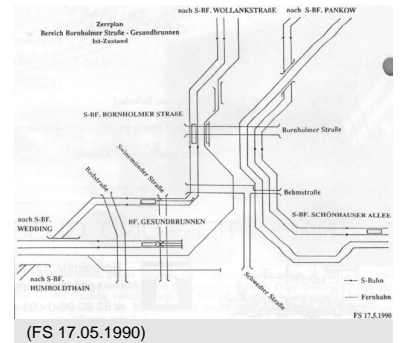
Am 1. März 1990 hatte West-Berlins Bausenator Wolfgang Nagel die Pläne des Senats für die Verknüpfung der S-Bahn-Netze von BVG und DR vorgestellt (vgl. SIGNAL 2/90). Eine für die West- und Ost-Berliner S-Bahn-Fahrgäste im Norden Berlins besonders wichtige Verknüpfung sollte 1991 mit einer Umsteigemöglichkeit am S-Bahnhof Bornholmer Straße geschaffen werden: Die S2 wird auf dem *alten* Bahnhof, der restauriert wird, halten können. Daneben wird auf der östlichen Seite ein provisorischer Bahnsteig (Bornholmer Straße Ost) für die Ost-S-Bahn hergestellt. Die beiden Bahnhöfe West und Ost sind ca. 60 m voneinander entfernt und über die Straßenbrücke Bornholmer Straße mit kurzem Fußweg erreichbar. (LPD, 1.3.90) Doch inzwischen gibt es im Ost-Berliner Bezirk Prenzlauer Berg Widerstände gegen den Bahnsteig Bornholmer Straße Ost, und der West-Berliner Senat scheint bereit, dies zu akzeptieren. Auf der Strecke bleiben wieder die Interessen der Fahrgäste, weshalb die IGEB nachdrücklich die schnelle Realisierung der am 1. März vorgestellten Planung fordert.

Der zeitliche Aspekt

Die Gegner eines provisorischen Bahnsteiges «Bornholmer Straße Ost» begründen dies u.a. mit dem Umsteigeweg von ca. 60 Metern, wobei zwei Treppen zu überwinden sind. Sie fordern deshalb die «große Lösung», bei der die Strecken so verknüpft werden, daß ein Umsteigen am Bahnsteig möglich ist. Doch die «große Lösung» erfordert ein Gesamtkonzept, daß den S-Bahnhof Gesundbrunnen und die Fernbahn einschließt und bis zu dessen Vorlage und Abstimmung sicher noch ein bis zwei Jahre vergehen werden. Erst danach könnte mit den mehrjährigen Bauarbeiten begonnen werden, falls die benötigten Gelder zur Verfügung stehen. Spätestens daran aber wird, ja muß eine schnelle Realisierung scheitern.

Die IGEB hat einmal untersucht, wie eine «große Lösung» aussehen könnte, bei der im Bereich Bornholmer Straße, Gesundbrunnen und Schönhauser Allee mit S-Bahn- und Fernzügen zukünftig aus allen in alle Richtungen gefahren werden kann und bei der ausreichend leistungsfähige Strecken und Bahnhöfe zur Verfügung stehen. Der im Zerrplan auf S.7 dargestellte IGEB-Vorschlag berücksichtigt alle diese Anforderungen. Das ist sicherlich nicht die einzig denkbare Lösung, doch jede, die die hier dargestellten Möglichkeiten im Endzustand nicht bietet oder gar verbaut, wäre unakzeptabel. Andererseits wird die gezeigte und jede andere vernünftige Lösung sicher schon in der ersten Ausbaustufe über 100 Mio DM erfordern, um in Bornholmer Straße am Bahnsteig umsteigen zu können, ohne damit aber zugleich z.B. auf die Linienführung von Bornholmer Straße nach Schönhauser Allee zu verzichten. Angesichts zahlreicher stillgelegter Strecken ist eine solch große Investition kurzfristig nicht vorstellbar.

Deshalb würde der Verzicht auf den provisorischen Bahnsteig «Bornholmer Straße Ost» zugunsten einer «großen Lösung» bedeuten, daß täglich tausende von Fahrgästen der BVG und der Reichsbahn durch das Fehlen der Umsteigemöglichkeit noch viele



S-Bf. Steglitz im Oktober 88. Der zweite Behelfsbahnsteig ist im Bau. Im Mai 90 wurde er schon wieder abgerissen. Hier war das Geld da, aber am S-Bf. Bornholmer Straße soll auf einen provisorischen Bahnsteig, der vielen Fahrgästen ab 1991 das Umsteigen ermöglichen würde, verzichtet werden. (Foto: M. Hirsch)



Links der alte S-Bf. Bornholmer Straße, an dem die S-Bahn-Züge der BVG halten sollen, rechts die S-Bahn-Gleise der DR und die von einem Bahnsteig Bornholmer Straße Ost betroffene Häuser. In der Mitte die Fernbahngleise, die erneuert und elektrifiziert werden. (Foto: F. Böhnke)



Jahre lang Umwege fahren müssen. Der Zeitaufwand für diese Umwegfahrten ist mit Sicherheit deutlich höher, als der (im Vergleich zu anderen Berliner Umsteigebahnhöfen keineswegs überdurchschnittliche) Zeitaufwand für den Umsteigeweg bei einer provisorischen Lösung in Bornholmer Straße.

Der finanzielle Aspekt

Der provisorische Bahnsteig wird höchstens 3 bis 5 Mio DM kosten. Da - wie vorstehend gezeigt - absehbar ist, daß der angestrebte große Umbau in den nächsten Jahren nicht möglich sein wird, während die provisorische Lösung vielen Fahrgästen Umwege und lange Fahrzeiten erspart und innerhalb eines Jahres realisierbar ist, wären die Gelder dafür keineswegs vergeudet. Es drängt sich hier wie auch an anderer Stelle (z.B. bei der Diskussion um Straßenbahn- und U-Bahn-Bau) der Verdacht auf, daß die Ablehnung von einfachen bzw. provisorischen Maßnahmen nicht nur einem in West und Ost zu findenden Perfektionsdrang entspringt, sondern bei Ost-Berliner Politikern, Planern und Bürgern auch auf eine Überschätzung der neuen finanziellen Möglichkeiten zurückzuführen ist.

Die Geringschätzung der Fahrgastinteressen

Es kann nicht hingenommen werden, daß Geld für einen provisorischen Bahnsteig vorhanden ist, sobald es um bautechnische Belange geht, z.B. um die Durchfahrtshöhe auf der Albrechtstraße unter dem S-Bahnhof Steglitz anzuheben, daß aber kein Geld für einen provisorischen Bahnsteig zur Verfügung gestellt wird, wenn es um die Belange von tausenden von Fahrgästen geht. Deshalb fordert die IGEB Senat und Deutsche Reichsbahn auf, zusammen mit der für 1990/91 geplanten Wiederherstellung des S-Bahnhofes «Bornholmer Straße West» für die BVG-Züge sofort auch einen provisorischen Bahnsteig «Ost» für die S-Bahn-Züge der Reichsbahn zu bauen.

Die angebliche Berücksichtigung von Anwohnerinteressen

Direkt am geplanten provisorischen Bahnsteig gibt es - je nach Lage des Bahnsteiges - gar keine oder nur wenige Anwohner. Diese Anwohner würden bei einer südlichen Lage des provisorischen Bahnsteiges sicherlich durch den Bahnhofsbetrieb belastet, doch diese Belastung wäre zeitlich befristet. Aber auch ohne Bahnsteig werden viele S-Bahn- und Fernzüge - wie bisher schon - vor ihren Wohnungen entlang fahren. Mit einem Bahnsteig «Bornholmer Straße Ost» haben die Anwohner aber nicht mehr nur den Nachteil der Fahrgeräusche, sondern auch den Vorteil einer nahegelegenen Zustiegsmöglichkeit. Und Ost-Berliner Planer und Politiker, die jetzt mit der Umweltbelastung der Anwohner gegen das Provisorium argumentieren, machen sich unglaublich, solange sie diesen Anwohnern eine neue überörtliche Hauptverkehrsstraße von der Granitz- zur Eberswalder Straße vor die Fenster bauen wollen. Entsprechende Pläne werden zur Zeit in Pankow öffentlich ausgestellt (Berliner Straße 100, geöffnet dienstags von 16 bis 19 Uhr).

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001238>.

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