

Planung

Kein Fernbahnhof am Rathaus Spandau?

aus SIGNAL 01/1991 (Februar 1991), Seite 12-13 (Artikel-Nr: 10001326)
IGEB

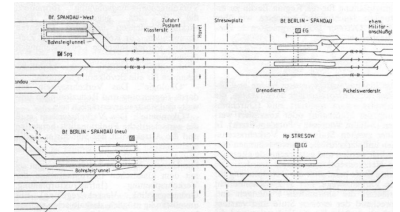
Mit dem Bau der Aus- bzw. Neubaustrecke zwischen Berlin und Hannover wird die Frage aufgeworfen, ob Spandau einen neuen «Hauptbahnhof» bekommen soll oder nicht. Unzweifelhaft ist ein Bahnstandsstandort an der Klosterstraße in unmittelbarer Nähe zum Rathaus, zur Altstadt und zur U-Bahn für die Fahrgäste wesentlich günstiger gelegen als der bisherige Standort. Doch wie durch eine Kleine Anfrage des AL-Abgeordneten Michael Cramer (PDB vom 26.10.1990) zu erfahren war, gibt es noch immer Widerstände gegen diesen neuen Bahnhof.

So beantwortete der bisherige Verkehrssenator Wagner die Frage «Sind die Ausführungen von Senator Horst Wagner noch immer aktuell, daß in Bonn die Finanzierung eines Fernbahnhofs am Rathaus Spandau verweigert wird, und welches sind die Gründe für die Verweigerung?» mit ja. Weiter heißt es: «Die ablehnende Haltung dürfte sich insbesondere auf die finanziellen Aspekte beziehen.» Aber auch die DB betont immer wieder, daß aus ihrer Sicht zumindest InterCity-Züge in Spandau nicht halten sollen. Bei der DB dürfte der Grund für die ablehnende Haltung bei der Verminderung der Reisegeschwindigkeit zu suchen sein. Wenn aber der «Zug der Zukunft», der IC oder der ICE, in Spandau gar nicht halten soll, ist dann der Ausbau des alten oder gar der Bau eines neuen Bahnhofs Spandau überhaupt notwendig?

Selbst unter dieser Prämisse wäre er notwendig, Spandau als überörtliches Zentrum mit einer Einwohnerzahl von über 200.000 wird sich zu einer Drehscheibe im Regionalverkehr entwickeln, zumal es an einer Streckenverzweigung (Hamburger und Lehrter Bahn) liegt und in Zukunft auch S-Bahn-Anschluß erhalten wird. Aber auch die vorhandene U-Bahn sorgt für gute Verbindungen - wenn auch nur in bestimmten Richtungen. Doch die U-Bahn, das Rathaus und der Einzelhandel liegen nicht zwischen Kleingärten und Gewerbegebiet jenseits der Havel, wo sich jetzt der Bahnhof befindet, sondern an der Klosterstraße, wo der neue Bahnhof geplant ist. Schon aus Sicht des Regionalverkehrs, der auf denselben Gleisen wie der Fernverkehr abgewickelt wird, ist also der Neubau des Bahnhofs an der Klosterstraße notwendig.

Aber auch über Halt oder Durchfahrt der IC-Züge läßt sich trefflich streiten. Es ist das Wesen aller schnellfahrenden Züge (dazu zählen Züge vom Eilzug bis zum IC), daß sie an bestimmten Bahnhöfen durchfahren, um die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen. Andererseits sollen sie, um möglichst vielen Reisenden dienlich zu sein, auf möglichst vielen Bahnhöfen mit möglichst großem Einzugsgebiet halten. In diesem Spannungsfeld muß jeder Haltbahnhof genau abgewogen werden: Wievielen Reisenden nützt er, da sie aus- oder einsteigen wollen, und wievielen Reisenden "schadet" er, da sie weiterfahren wollen und durch den Halt eine Reisezeitverlängerung hinnehmen müssen. Durch diese Differenzierung sind die verschiedenen Zuggattungen entstanden. Da dies aber ein Abwägungsprozeß ist, wird es über die Frage Halt oder Durchfahrt immer wieder zum Streit kommen, für den eine wirklich objektive Entscheidung kaum möglich ist.

Für IC-Züge hat die DB Kriterien festgelegt, in welchen Orten IC-Züge einen



Bestand und Planung im Vergleich. Die Abbildung zeigt die gegenwärtigen Gleisanlagen der Bahnhöfe Berlin-Spandau und Spandau-West (oben) und den von der Bahn geplanten Ausbau im Zusammenhang mit der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Berlin nach Hannover (unten). Bisher weigert sich der Bundesverkehrsminister aber, den Bau eines Fernbahnsteiges am Rathaus Spandau (Klosterstraße) zu finanzieren. Die rund 350.000 Einwohner Spandaus, Staakens, aus Teilen Charlottenburgs sowie aus den westlichen Vororten Berlins blieben dann ohne direkten Anschluß an das IC-Netz.

«Systemhalt" bekommen sollen (wo also jeder IC der dort fahrenden Linie hält) und wo nicht. Wichtigstes Kriterium ist dabei die Einwohnerzahl des Ortes: Übersteigt sie die Zahl 100.000, so halten die IC-Züge, liegt sie darunter, so halten sie nur in Ausnahmefällen (z.B. in Bebra oder Fulda). Nun ist Spandau - formal gesehen - nur ein Stadtteil von Berlin, doch ist es durch seine Randlage jenseits der Havel und seine relativ starke Eigenständigkeit wie eine eigene Stadt zu behandeln. Aus Sicht des Verkehrssenators liest sich das folgendenaßen: «Einem Fernbahnhof am Rathaus Spandau mit einem EC/IC-Halt wird aus stadtstrukturellen Gründen hohe Bedeutung beigemessen. Dieser Bahnhof würde die polyzentrische Stadtstruktur Berlins fördern, da Spandau ein eigenständiges Zentrum ist. Durch den Wegfall der Grenze bekommt der Bahnhof eine noch größere Bedeutung, da sich sein Einzugsbereich nach Westen erweitert." Schließlich liegen westlich Spandaus einwohnerstarke Orte wie z.B. das 23.000 Einwohner zählende Falkensee. Und mit seinen über 200.000 eigenen Einwohnern könnte Spandau auch nach DB-Norm einen Halt beanspruchen.

Daher spricht sich auch die IGEB klar für einen Fernbahnhof Spandau für den IC- wie für den Regionalverkehr aus, der zweckmäßigerweise an der Klosterstraße neu gebaut werden muß. Der alte Bahnhof könnte dann aufgelassen werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001326>.

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