

■ Brandenburg

Falkensee braucht die S-Bahn

aus SIGNAL 02/2005 (April/Mai 2005), Seite 20 (Artikel-Nr: 10002703)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

S-Bahn-Wiederaufbau ist mit Teltow nicht beendet!

Endlich fährt die Berliner S-Bahn nach Teltow Stadt. Die Berliner und die Brandenburger feierten gemeinsam und die beiden Länder rücken noch ein Stück näher zusammen. Aber diese elfte Ländergrenzen überschreitende Strecke der Berliner S-Bahn darf nicht die letzte bleiben! Der Wiederaufbau des S-Bahnnetzes ist noch lange nicht abgeschlossen.

15 Jahre nach dem Fall der Mauer sind immer noch nicht alle wichtigen Lückenschlüsse in Angriff genommen. 1961 und danach wurden auch die Verbindungen - Spandau--Falkensee,
Hennigsdorf--Velten,
Blankenfelde--Rangsdorf,
Wannsee--Stahnsdorf und
Spandau--Staaken

vom S-Bahnnetz abgeklemmt. Über einen Wiederaufbau als S-Bahn wird heute zum Teil überhaupt nicht mehr gesprochen, obwohl sich der Bund vertraglich verpflichtet hat, den Wiederaufbau der bis 1961 befahrenen Strecken zu finanzieren (Lasten der deutschen Teilung).

Bund zögert

Die dringlichste Maßnahme in diesem Reigen ist der Anschluß von Falkensee an die Gleichstrom-S-Bahn auf zusätzlichen Gleisen, was auch vom Berliner Senat und der brandenburgischen Landesregierung ausdrücklich gewünscht wird - siehe die Antwort auf eine kleine Anfrage im Abgeordnetenhaus von Berlin (siehe Seite 18). Aber der Bund versucht, durch Gutachten zur Wirtschaftlichkeit dieser Strecke den Bau in Frage zu stellen oder zumindest aufzuschieben, um so die Finanzierung zu sparen.

In dieser Situation kommt es dem Bund sehr gelegen, daß es in Berlin und Brandenburg Initiativen für den Regionalverkehr und gegen die S-Bahn gibt. Das ist insbesondere aus Berliner Sicht unbegreiflich, da eine Erschließung West-Spandaus mit der Großsiedlung Falkenhagener Feld über die Schiene nur von der S-Bahn geleistet werden kann. Für den Regionalverkehr wird es niemals zusätzliche Stationen innerhalb Spandaus geben. Die heute vorhandene Erschließung des Havellandes mit dem ohne Zweifel attraktiven RE dient hauptsächlich Falkensee und schöpft somit nicht alle Potentiale der Strecke aus, nicht im Land Brandenburg und schon gar nicht in Berlin. Außerdem kann für Investitionen in eine RE/RB-Lösung nicht der Bund für die Finanzierung in die Pflicht genommen werden.

Vorteil S-Bahn

Die Verlängerung der Gleichstrom-S-Bahn von Spandau nach Falkensee böte den Fahrgästen viele Vorteile: - Erschließung des Berliner Bezirks Spandau durch neue



An der Hackbuschstraße in Spandau ist der Bahndamm für die S-Bahn nach Falkensee/Finkenkrug schon vorbereitet. Zur besseren Erschließung des Spandauer Westens einschließlich der Großsiedlung Falkenhagener Feld sind drei neue S-Bahnhaltepunkte sinnvoll. Dafür könnte der heutige Regionalbahn-Haltepunkt Albrechtshof aufgegeben werden. (Foto: Florian Müller)

S-Bahnhöfe,

Kapazitäts- und Geschwindigkeitssteigerung auf den Ferngleisen durch Bedienung der Regionalbahn-Haltepunkte Albrechtshof und Seegefild, ggf. auch von Finkenkrug, durch die S-Bahn und damit Reduzierung der Trassenkonflikte RE/ICE,

Verlässlicher Verkehr im 10- oder 20-Minuten-Takt auch abends und am Wochenende an allen Haltepunkten,

Ersatz für die ab Mai 2006 mit der Führung über die Stettiner Bahn in den Tiergertentunnel entfallenden RE 5-Züge und umsteigefreie Anbindung auf die Stadtbahn,

Entlastung der schon heute überfüllten Regionalzüge,

Aufwertung Falkensees als Umsteigebahnhof RE/S-Bahn.

Für eine optimale Erschließung Spandaus und Falkensees werden vom Berliner Fahrgastverband IGEB folgende S-Bahnstationen als sinnvoll erachtet: - S-Bf

Nauener Straße

S-Bf Spektefeld (Klosterbuschweg)

S-Bf GartenstadtStaaken (Finkenkruger Weg)

S-Bf Seegefild (bestehender Standort, kein RB-Halt)

S+R-Bf Falkensee (bestehender Standort, auch RE-Halt)

S-Bf Parkstadt (Schwarzburger Straße)

S-Bf Finkenkrug (bestehender Standort, kein RB-Halt)

Der ungünstig gelegene Regionalbahnhof Albrechtshof sollte aufgegeben werden. Er würde durch die Stationen Gartenstadt und Seegefild ersetzt. Teile des bestehenden Bahnhofes müssen für die S-Bahn ohnehin abgerissen werden. Mit den neuen Stationen könnte auch auf einen Wiederaufbau der S-Bahnstrecke zum alten Bahnhof Staaken zumindest mittelfristig verzichtet werden.

Senatsplanung nicht optimal

Die IGEB-Vorschläge weisen einige Unterschiede gegenüber der offiziellen Senatsplanung auf, die die IGEB für verbesserungsbedürftig hält. Aus Platzgründen wäre ein eingleisiger Abschnitt von Bahnhof Spandau bis zum Abzweig Staakener Kurve nötig. Die weitere Strecke bis Finkenkrug kann meist zweigleisig ausgeführt werden. Damit ist ein stabiler Zehn-Minuten-Takt fahrbar. Die bisherige Bestelloption des Senats sieht einen 10-Minuten-Takt bis zur Stadtgrenze vor, der brandenburgische Abschnitt soll in der Regel alle 20 Minuten bedient werden.

Teltow--Stahnsdorf--Wannsee

Auch die anderen ehemaligen S-Bahnstrecken sind auf ihre S-Bahnwürdigkeit zu untersuchen. Außerdem muß die Option für eine Weiterführung der neuen S-Bahnstrecke von Teltow Stadt zunächst nach Stahnsdorf und später weiter auf der alten Friedhofsbahn nach Wannsee offen gehalten werden. Auf keinen Fall darf die bereits in den 1940er Jahren vorbereitete Trasse verbaut werden, denn die Siedlungsentwicklung in diesem Raum läßt erwarten, daß der Nutzen-Kosten-Faktor für eine solche Tangentialverbindung schon in einigen Jahren die Schwelle von 1,0 überschreiten wird.

Aber als nächste brauchen wir die S-Bahn nach Falkensee bzw. Finkenkrug! Wann

feiern wir hier die Eröffnung? (fm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002703>.

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