SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Gutachtenergebnis zugunsten der Gleichstrom-S-Bahn nach Falkensee

aus SIGNAL 02/2006 (April/Mai 2006), Seite 8-9 (Artikel-Nr: 10002862)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Bund, Berlin und Brandenburg dürfen nicht länger warten

Das Gutachten zur S-Bahn-Wiederinbetriebnahme von Berlin-Spandau nach Falkensee ist endlich fertig und wird in Kürze vorgelegt. Das erfreuliche Ergebnis: Der sogenannte Nutzen-Kosten-Faktor für den Wiederaufbau liegt mit rund 1,5 deutlich über dem erforderlichen Wert von 1,1. Deshalb müssen der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg jetzt alle Signale auf Wiederaufbau stellen, damit auf der mit dem Mauerbau 1961 eingestellten Strecke bald wieder S-Bahnzüge rollen.

Durch die noch immer wachsende Einwohnerzahl im Raum Falkensee (derzeit 40 000) und die ab 28. Mai 2006 erneut steigende Zahl der Fernzüge und schrumpfende Zahl der Regionalzüge über Berlin-Spandau wird es immer dringlicher, eine Alternative zum überlasteten und unregelmäßigen Regionalverkehr anzubieten.

- Der eingleisige Wiederaufbau der S-Bahn von Spandau nach Falkensee ist Bestandteil der Finanzierungsvereinbarung zur weitgehenden Wiederherstellung des S-Bahnnetzes in seiner Ausdehnung vom 12. August 1961 (siehe Kleine Anfrage auf Seite 10). Berlin und Brandenburg müssen nun die Finanzierungszusage des Bundes einfordern. Zugleich muss das Land Berlin für die geplanten zusätzlichen S-Bahnhöfe an Nauener und Hackbuschstraße Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm beantragen.
Außerdem müssen Berlin und Brandenburg in den bevorstehenden Verhandlungen über die Regionalisierungsmittel die Kosten für die S-Bahn von Spandau nach Falkensee geltend machen. Die jahrelangen Verzögerungen beim Wiederaufbau dieser S-Bahn, an denen der Bund nicht unbeteiligt war, dürfen jetzt nicht zum Verlust der für einen S-Bahnverkehr im 20-Minuten-Takt benötigten Regionalisierungsmittel führen.
Alle Planungen müssen eine Weiterführung der S-Bahn über Falkensee hinaus bis Finkenkrug berücksichtigen, ohne aber den Wiederaufbau bis Falkensee zu verzögern.

Günstige Bahnhofstandorte nötig

Bei einem Wiederaufbau, der in diesem Falle einem Neubau gleicht, ist es wichtig, alle Fahrgastpotenziale entlang der Strecke optimal zu erschließen, insbesondere die nahe gelegene Großsiedlung Falkenhagener Feld mit rund 20.000 Einwohnern. Deshalb ist es nötig, die Lage der Bahnhöfe der Siedlungsstruktur anzupassen. Daher hält der Berliner Fahrgastverband IGEB eine Überarbeitung der bisherigen Planung für erforderlich:

- S-Bahnhof Nauener Straße

Der Bahnhof erschließt das südöstliche Falkenhagener Feld und die verdichteten Bereiche um den Brunsbütteler Damm und sollte wie geplant gebaut werden.
S-Bahnhof Hackbuschstraße

Falkensee, zwischen Bf Falkensee und Finkenkrug. Auch hier im Geländeniveau ist die Trasse für ein S-Bahngleis freigehalten. (Foto: Florian Müller)

Die Flächennutzungspläne (FNP) von Berlin und Falkensee enthalten die S-Bahn einschließlich geplanter Stationen. (Hervorhebung der Strecke und der Bahnhöfe durch die Red.) Die vom Berliner Fahrgastverband IGEB vorgeschlagenen Bahnhofsstandorte sind grün und die offiziell geplanten, aber nach IGEB-Auffassung nicht sinnvollen sind grau markiert. Für den Einzugsradius werden 800 Meter zugrunde gelegt. An den Kreisen erkennt man, welch bedeutende Potenziale die S-Bahn nach Falkensee auch auf Spandauer Gebiet erschließen kann, wenn man die Bahnhöfe günstig platziert (Planunterlage: FNP Berlin und Falkensee)

Spandau, Staakener Straße. Hier grenzt die Bahn-Stützwand an einen kaum genutzten Gehweg, den man für eine Verbreiterung für ein S-Bahngleis überbauen kann. (Foto: Florian Müller)

Spandau, Hackbuschstraße. Der Bahndamm für die Verbreiterung um ein oder zwei weitere Gleise ist bereits größtenteils fertig. Die Brückenbauwerke können einfach ergänzt werden. (Foto: Florian Müller)

Dieser Bahnhof sollte, anders als vom Berliner Senat geplant, am Klosterbuschweg gebaut werden und könnte dann Spektefeld oder Klosterbuschweg heißen. Er erschließt das südwestliche Falkenhagener Feld.

S-Bahnhof Albrechtshof

Der S-Bahnhof sollte im Gegensatz zum heutigen Regionalbahnhof am Finkenkruger Weg/Ilsenburger Weg neu gebaut werden. Er erschließt die Gartenstadt Staaken und Albrechtshof. Der R-Bahnhof Albrechtshof am bestehenden Standort kann dann aufgegeben werden, zumal Teile des R-Bahnhofs für den Bau des S-Bahngleises ohnehin abgerissen werden müssen. Ein östlicherer S-Bahnhof Albrechtshof liegt zentraler in der Siedlung als der heutige R-Bahnhof, der außerdem nur 900 Meter vom Bahnhof Seegefeld entfernt ist.

S-Bahnhof Seegefeld

Der S-Bahnhof sollte wie geplant anstelle des heutigen Regionalbahnhofs errichtet werden. Der R-Bahnhalt entfällt. Erschlossen werden ein Industriegebiet und die Siedlung Seegefeld Ost.

S+R-Bahnhof Falkensee

Der S-Bahnhof ist ergänzend zum bestehenden Regionalbahnhof geplant. Das S-Bahngleis bekommt nördlich des bestehenden Regional-Außenbahnsteigs einen zusätzlichen S-Bahnsteig. Damit kann man die S-Bahn auf beiden Seiten verlassen: zur nördlichen Straße mit einem Kombibahnsteig zu den Bushaltestellen und auf der Südseite zum bahnsteiggleichen Übergang zum Regionalexpress. Diverse städtebauliche Entwürfe dafür liegen in Falkensee bereits vor (siehe Info am Schluss).

S-Bahnhof Parkstadt (Schwarzburger Straße)

Bei Weiterführung der S-Bahn über Falkensee hinaus, was jetzt nicht Gegenstand des Gutachtens war, könnte diese neue Station ein Neubau- und ein Plattenbaugebiet und die Siedlung Falkenhain erschließen.

S-Bahnhof Finkenkrug

Hier befindet sich bereits ein Regionalbahnhof und erschließt den Ortsteil Finkenkrug.

Trasse ist vorbereitet

Das Trasse für ein bzw. zwei zusätzliche Gleise für die S-Bahn ist vom Abzweig Staakener Kurve (am Leuthinger Weg) bis Finkenkrug bereits beim Wiederaufbau der Hamburger Bahn Mitte der 1990er Jahre komplett mitgebaut worden. Die Bahndämme sind größtenteils vorhanden, einige Brückenbauwerke sind bereits komplett fertig (Falkensee Poststraße, Bahnhofstraße und Rosenstraße), alle anderen vorbereitet.

Ein neuer Damm ist in Spandau zwischen Staakener Straße und Staakener Kurve sowie in Falkensee zwischen Bahnhof Seegefeld und dem Dammende bei Seegefeld zu bauen. Eng wird es nur an der Staakener Straße, wo die bestehende Stützwand direkt an den Gehweg grenzt. Eine Verbreiterung der Bahnfläche auf dem Damm für ein S-Bahngleis ist technisch problemlos möglich durch die Überbauung des Gehweges mit einem Viadukt oder Aufgabe des wenig genutzten Gehweges an dieser Straßenseite.

Alle S-Bahnzüge werden direkt auf die Stadtbahn in die Berliner Innenstadt fahren. Durch Verlängerung der S 75 wird es bis Finkenkrug einen glatten 20-Minutentakt von 4 bis 1 Uhr geben, ggf. Nachtverkehr alle Stunde. Der Abschnitt bis Hackbuschstraße bzw. Klosterbuschweg wird durch die S 9 in der HVZ einen 10-Minuten-Takt erhalten. Diese Planung sollte allerdings durch Verlängerung der S9-Fahrten um eine Station bis Albrechtshof nachgebessert werden.

S-Bahn oder Regionalbahn?

Nach Bekanntwerden des für die S-Bahn günstigen Gutachtens wurde im Havelland von verschiedenen Seiten wieder die Ausweitung des Regionalverkehrs statt der S-Bahn gefordert. Dabei bleibt unberücksichtigt, dass eine Finanzierung durch den Bund nur bei Wiederaufbau der S-Bahn gewährleistet ist. Außerdem sind die beiden neuen Bahnhöfe auf Spandauer Gebiet nur mit einer S-Bahn-Verlängerung durchsetzbar, nicht mit einer Regionalbahn. Beide Stationen sind jedoch für einen attraktiven ÖPNV im westlichen Spandau unverzichtbar.

Die heute vorhandene Erschließung des Havellandes mit dem ohne Zweifel attraktiven RE dient hauptsächlich der Zentrenverbindung Falkensee/Spandau/Berliner Innenstadt und schöpft somit nicht alle Potenziale der Strecke aus, nicht im Land Brandenburg und schon gar nicht in Berlin. Eine reine RE/RB-Lösung, also die Beibehaltung des jetzigen Zustands, wäre für die Mehrheit der Fahrgäste keinesfalls befriedigend.

Vorteil S-Bahn

Die Verlängerung der S-Bahn von Spandau nach Falkensee böte den Fahrgästen viele Vorteile:

- Erschließung des Berliner Bezirks Spandau durch neue S-Bahnhöfe,
Kapazitäts- und Geschwindigkeitssteigerung auf den Ferngleisen durch Bedienung der Regionalbahn-Haltepunkte durch die S-Bahn und damit Reduzierung derTrassenkonflikte RB/ICE,
Verlässlicher Verkehr im 10- oder 20-Minuten-Takt auch abends und am Wochenende an allen Haltepunkten,
- Ersatz für den ab Mai 2006 reduzierten RE-Verkehr in Falkensee und umsteigefreie Anbindung auf die Stadtbahn,
Aufwertung des heute nicht voll ausgelasteten S-Bahnastes nach Spandau,
Entlastung der schon heute überfüllten Regionalzüge,
Aufwertung Falkensees als Umsteigebahnhof RE/S-Bahn.

Spandau, Falkensee und das Havelland warten seit der Maueröffnung auf die S-Bahn. Jetzt muss endlich gehandelt werden! (fm)

Eine ausführliche Fotodokumentation der Strecke Spandau--Falkensee--Finkenkrug finden Sie unter www.Stillgelegte-S-Bahn.de -> Falkensee.

Städtebauliche Entwürfe zum Bahnhof Falkensee mit S-Bahn gibt es unter www.Stadt-Falkensee.de -> Stadtentwicklung -> Städtebaulicher Ideen wettbewerb

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

http://signalarchiv.de/Meldungen/10002862.

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