

■ Brandenburg

Quo vadis S-Bahn Havelland?

aus SIGNAL 01/2004 (Februar/März 2004), Seite 23-24 (Artikel-Nr. 10003001)
DBV Havelland

Seit Sommer 2003 arbeiten Bund, Berlin, Brandenburg und die Deutsche Bahn an einer zweiten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der S-Bahn-Wiederinbetriebnahme zwischen Berlin-Spandau und Falkensee. Die erste Untersuchung aus dem Jahr 2001 war wegen zu niedrig angesetzter Bevölkerungszahlen in Kritik insbesondere des Landkreises Havelland und der Stadt Falkensee geraten.

Die erste Studie endete in einem Patt, in dem der Bund - der die S-Bahn-Maßnahme annähernd vollständig bezahlen soll, weil es sich um eine »Alt-Strecke" vom 12. August 1961 handelt - behauptete, die Verkehrsnachfrage könne weiterhin mit dem Regionalverkehrsangebot ohne Investitionen in die Bahnstrecke bedient werden. Aus Sicht der Länder Berlin und Brandenburg wurde die Position bestätigt, dass sich die Fahrgastzahlen durch die S-Bahn deutlich steigern lassen und die Investition notwendig sei. Inzwischen findet in der Presse eine Auseinandersetzung unterschiedlicher Akteure darüber statt, welches Verkehrsangebot besser sei - im Kern: ob man die S-Bahn benötigt oder ob allein der Regionalverkehr ausreicht.

Innerhalb Berlins fährt bis Spandau die von der innerstädtischen Stadtbahn (Ost-West-Stammstrecke) kommende S-Bahn. Die Berliner Vororte an der Hamburger Bahn bis Nauen werden seit Dezember 2002 durch die Regionalbahnlinie RB 10 von Berlin-Charlottenburg im 30-Minuten-Takt bedient. Diese Vertaktung der Linie, die vorher nur mit einzelnen Berufsverkehrszügen verkehrte, erfolgte, als die ganztägige Bedienung der einzelnen Stationen durch die Regionalexpress-Züge von den Kapazitäten her endgültig nicht mehr ausreichte. Gleichzeitig konnten die RE-Züge beschleunigt werden, weil sie das Anhalten an den Zwischenstationen jetzt der RB 10 überlassen. Für diese Verkehrslösung bis zu einer S-Bahn-Verlängerung hatte sich auch der DBV stark gemacht. Seit der Eröffnung des Fernbahnlückenschlusses zwischen Spandau und Falkensee 1995 zuerst mit Dieseltriebwagen VT 628 ist der Verkehr enorm gestiegen. Schnell und danach immer wieder musste auf Druck des DBV das Fahrzeug- und Fahrplanangebot ständig verbessert werden, das jetzt an seinen Grenzen angelangt ist. Bei einem Besuch der Stadt Falkensee Mitte Januar 2004 erklärte der brandenburgische Ministerpräsident Matthias Platzeck, dass das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsstudie »noch im ersten Quartal des Jahres" erwartet werde. Dieses diene als Grundlage für eine Entscheidung, die dann innerhalb der nächsten zwei Jahre getroffen werden müsse.

Illusion Stadtexpress

Die weitere Verdichtung des Regionalbahnverkehrs (RB 10, sogenanntes Stadtexpress-Konzept) bei gleichzeitiger Verlängerung der Linie quer durch die Stadt wird trotzdem statt einer S-Bahn-Verlängerung nach Falkensee gelegentlich in die Diskussion geworfen. Man erhofft sich eine schnellere Fahrtmöglichkeit in das Berliner Zentrum, unterschätzt aber die technischen und wirtschaftlichen Hindernisse dieser Idee. Die innerstädtischen Berliner Bahnanlagen geben einen S-Bahn-Takt der Regionalzüge von den Kapazitäten nicht her, müssten also erst kostenintensiv

S-Bahn-Fahrplan aus dem Winter 1954.
(Sammlung: DBV)



Regionalbahn im Bahnhof Spandau (heute Stresow), etwa 1992. Für die Zukunft kann nur der Aufbau einer S-Bahn-Verbindung über Spandau hinaus ein attraktives und bezahlbares Angebot sichern. (Foto: DBV-Archiv)

erweitert werden. Lediglich im Außenbereich westlich des Bahnhofes Spandau bis Nauen wird zwar ein drittes (Regionalbahn-) Gleis vorgeschlagen, aber unklar ist, ob es im eingleisigen Linienbetrieb oder im Richtungsbetrieb mit Gleisverbindungen für überholende ICE betrieblich sinnvoll in die Schnellfahrstrecke eingebunden werden kann.

Zuverlässige S-Bahn hat Reserven

Die S-Bahn kann hingegen - dank eigener Gleise - durch Fern- und Regionalzüge überholt werden. Und sie braucht vor der Einfahrt in den Bahnhof Spandau auch nicht wie die Regionalzüge zu warten, bis andere Züge die Gleise geräumt haben - das ist gesparte Fahrzeit in einem zuverlässigen Verkehrssystem! Die über den unzuverlässigen Regionalverkehr verärgerten Bahnpendler möchten keinen de facto nach dem Prinzip von russischem Roulette verkehrenden Regionalzug. Zwar fährt theoretisch »alle 20 Minuten durchschnittlich« ein Regionalzug, der sich aber auf Nebengleisen minutenlang wartend vom spät heranrasenden ICE überholen lassen muss oder ganz ausfällt. Vor diesem Hintergrund schrumpft der fahrplanmäßige acht- bis zehnminütige Fahrzeitunterschied (im Abschnitt Stadtbahn - Spandau) zwischen S-Bahn und Regionalbahn in der Praxis schnell zusammen. Das Warten auf den Regionalexpress lohnt sich deshalb nur für lange Strecken von Stadtrand zu Stadtrand.

Dichter Regionalverkehr neben S-Bahn unwirtschaftlich

Neben diesen Investitionsproblemen beim Regionalverkehr ist langfristig sein Betrieb (jährlicher Kostenausgleich aus Regionalisierungsmitteln) neben der jetzt schon quer durch Berlin bis Spandau verkehrenden S-Bahn umso weniger wirtschaftlich vertretbar, je mehr Regionalzüge zusätzlich fahren sollen. Die S-Bahn hat noch Reserven zur Aufnahme weiterer Pendler. Bereits im vergangenen Jahr hat Berlins Finanzsenator den Regionalbahnverkehr über Spandau hinaus Richtung Berliner Innenstadt nach Charlottenburg in Frage gestellt. Vorläufig konnte ein Zurückziehen der Linie RB 10 verhindert werden, die als S-Bahn-Vorlaufbetrieb für das Umland benötigt wird. Bei steigendem Verkehr ist aber die Verlängerung der »richtigen S-Bahn« besser.

S-Bahn erschließt neue Kundenpotentiale

Im Gegensatz zur RB 10 soll die S-Bahn auch die Bevölkerung im Spandauer Westen und Staaken (etwa 40.000 Einwohner) mit zusätzlichen Stationen besser erschließen, die außer Schallschutzwände bisher nichts von der Hamburger Bahn hat. Der Regionalbahnhof in Albrechtshof liegt bereits an der Stadtgrenze und dient mehr dem Umland als den Berlinern. Gern gegen den S-Bahnbau vorgetragene Hindernisse bei Stadtbild und Platz sind grundlos. Die weitgehend eingleisig geplante Strecke verschlimmert das heute schon unschöne Bild einer »Chinesischen Mauer« von hochgelegter Bahntrasse mit Lärmschutzwänden ohnehin nicht mehr. Den an der Ingenieurkunst nörgelnden Zweiflern, denen bereits eine Stützwand für die S-Bahn ein bautechnisches Drama wie der Turmbau zu Babel erscheint, ist ihre angebliche Sorge um die Wohnbarkeit der Nachbarhäuser deshalb kaum abzunehmen. Für die S-Bahn-Gleise ist die Trasse weitestgehend freigehalten. Bis zum ICE-Bau nach Hannover sollte Staaken wie bis 1980 über die Lehrter Bahn angebunden werden.

Zweite Ausbaustufe über Falkensee hinaus möglich

Einzelnen Pendlern passt die umsteigefreie RE-Verbindung vom Vorort westlich von Falkensee zur Stadtbahn (beispielsweise Friedrichstraße/Regierungsviertel) persönlich besser als die geplante S-Bahn. Für die zahlreichen Umsteiger zu Zielen abseits der wenigen Regionalzughalte bietet die S-Bahn jedoch mehr Verknüpfungen und pünktlichere Verbindungen im Berliner ÖPNV-Netz. Die gerne vorgetragene Befürchtung um den Bahnanschluss aus Orten hinter dem geplanten S-Bahn-Endpunkt Falkensee ist übertrieben: sie sind durch den RE 2 und bei Bedarf durch ergänzende RB-Züge, die zumindest in den Hauptverkehrszeiten nach Berlin hineinfahren sollten, weiterhin bedarfsgerecht angebunden. Zudem sind die Bedingungen für eine über Falkensee hinausgehende Verlängerung der Gleichstrom-S-Bahn in einer zweiten Ausbaustufe sehr günstig. Eine Trasse, bei der die Brücken und die Bahnsteigzugänge lagerichtig bereits vorhanden sind, steht zur Verfügung. Alternativ könnte geprüft werden, ob der Einsatz von zweiströmigen S-Bahn-Zügen (ähnlich Hamburg-Neugraben - Stade) im Abschnitt Falkensee - Nauen (15 Kilometer) oder einem kürzerem Teil hiervon auf den Wechselstrom-Ferngleisen ausreichend Kapazitäten bietet. Diese Variante wäre auch für die Stammgleise der Lehrter Bahn zwischen Staaken und Wustermark denkbar, (sm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003001>.

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