

■ Berlin

Bahnhofsplanung in Staaken

aus SIGNAL 03/2004 (Juni/Juli 2004), Seite 18 (Artikel-Nr: 10003120)
DBV Havelland

Bis auf die Strecke von Spandau nach Staaken und Falkensee ist das zwischen Bund und Ländern vereinbarte Wiederinbetriebnahmeprogramm bei der Grunderneuerung der S-Bahn im Berliner Stadtgebiet abgeschlossen, aber...

... es wurde eine Hürde aufgebaut, wie sie bei anderen Strecken so nicht betont wurde: Die Falkenseer S-Bahn steht unter dem Vorbehalt des verkehrlichen Bedarfs und ihrer Wirtschaftlichkeit. Die effektive Erschließung des Gebietes durch Bahnhöfe ist deshalb wichtig.

Ausgerechnet bei der Strecke, die auf 7 Kilometern mehr als 100 000 Einwohner erschließen soll, findet jetzt eine Untersuchung statt, die bei weniger einzugsstarken S-Bahnen nicht notwendig war! Dabei hat diese S-Bahn nicht nur für »Boomtown" Falkensee mit rund 40 000 Einwohnern ihren Wert. Bei der Diskussion wird immer wieder übersehen, dass sie in Spandau eine noch größere Bedeutung hat. Dazu ist aber ein Blick auf die Stadtentwicklung notwendig.

Noch in den fünfziger Jahren konzentrierte sich der mäßige Wohnungsbau nur auf die Ausfallstraßen nahe der Spandauer Altstadt sowie die Wilhelm- und Neustadt. Die Bebauung behielt vorerst das Weichbild parallel zur Havel in Nord-Süd-Richtung, in dessen Mitte der heutige Bahnhof Spandau, früher Spandau West, liegt. Richtung Westen war bereits nach 1,5 Kilometern »Schluss mit Spandau", mehrgeschossige Häuser gehen an dieser Stelle (etwa Nauener Straße) noch heute sichtbar in eine Einfamilienhaus-Bebauung bzw. ein Industriegebiet über. Etwa hier verzweigten sich auch ab 1951 die beiden S-Bahn-Strecken von Spandau West nach Staaken und Falkensee. Dort entstand dann das neue Spandau.

Ein Drittel der Spandauer leben im Bereich Staaken

Seit 1946 ist die Spandauer Bevölkerung von etwa 140 000 auf 220 000 Einwohner gewachsen. Das geht im Wesentlichen auf den Bau von drei Großsiedlungen ab 1961 bzw. 1968 für etwa 70 000 Menschen zurück, die auf Ackerland zwischen dem früheren Spandauer Weichbild und dem Dorf Staaken entstanden. Damit einher ging auch der großzügige Ausbau des Straßennetzes und die Einrichtung zahlreicher neuer Busverbindungen. Vorher existierte seit 1927 nur die Buslinie 31 zwischen Spandau und Staaken, die man sich damals auch noch von Berlin und seinem Busunternehmen ABOAG jahrelang erkämpfen musste! Die 1951 bis 1980 bestehende Staakener S-Bahn wurde dagegen aus politischen Gründen nicht integriert.

Erst danach, im Zusammenhang mit der Übernahme der S-Bahn durch die BVG, entstanden Planungen, zwischen Spandau und dem heutigen Regionalbahnhofstaaken, zwei neue Zwischenstationen an der Nauener Straße und dem Magistratsweg zu errichten. Für diese Strecke wurden 1987 täglich 11 000 Fahrgäste berechnet. Damals war Staaken noch durch die Mauer geteilt; seit 1990 ist die Bevölkerung westlich des S-Bahnhofs dazu gekommen! Diese »beste Lösung" für die Siedlungen wurde aber mit der Hochgeschwindigkeitsverbindung Hannover - Berlin zurückgestellt: ICE's fahren



heute entlang der Lehrter Bahn, die S-Bahn endet bereits in Spandau. Die dagegen seltener als eine S-Bahn verkehrenden Regionalzüge werden von der Staakener Bevölkerung kaum angenommen. S-Bahnhöfe fehlen, das Gebiet weist immer noch großräumige Erschließungsdefizite auf.

Als ab 1990 die seit 1962 in Albrechtshof gesperrte Hamburger Bahn für den Fernverkehr entworfen wurde, kam auch die frühere Falkenseer S-Bahn in die Planung. Staaken könne jetzt durch einen S-Bahnhof an der Hackbuschstraße erschlossen werden, an dem jeder zweite Zug im 10 Minuten-Takt enden soll. Dieser Bahnhof ist für die Erschließung der Staakener Region allerdings wenig geeignet. Offensichtlich hat man sich an den Planungen von 1939 orientiert, als hier ein Abzweig nach Norden entstehen sollte. Der heutigen Stadtsituation wird er nicht gerecht.

Standorte für neue Stationen prüfen

Bei der Standortsuche für mögliche Bahnhofslagen in Staaken ist eine günstige Zuordnung von Einzugsgebiet, Straßennetz (Busverbindungen) und lokalen Zentren zu beachten, wenn eine effektive Erschließung erreicht werden soll. Bei den Regionalbahnhöfen ist sie schon einmal völlig daneben gegangen, weil man sich beim Wiederaufbau an den historischen Lagen orientiert hat, ohne die letzten vierzig Jahre Wohnungsbau zu berücksichtigen. Albrechtshof liegt abseits schon an der Stadtgrenze zu Falkensee. Und der Bahnhof Staaken nimmt zwar am Nennhauser Damm die Lage des früheren S-Bahnhofes ein, hat aber ein geringes Zugangebot. Beide Stationen können zudem nur entgegen der Hauptrichtung Berlin von den Siedlungsschwerpunkten erreicht werden. Im wahrsten Sinne - die Bahn fährt an den Staakenern vorbei. Die BVG hat mit ihrer Metrobus-Planung zum Rathaus Spandau deshalb konsequent reagiert.

Zurück zur S-Bahn. Entlang der Hamburger Bahn ist die Besiedlung weniger dicht als an der Lehrter Bahn. Das lokale Zentrum mit Geschäften, Post, Banken liegt ebenfalls nahe der Lehrter Bahn in der Luise-Schröder-Siedlung (Brunsbütteler Damm). Für die Busverbindung von der S-Bahn zur Rudolf-Wissell-Siedlung und zum westlichen Falkenhagener Feld (Im Spektefeld) bietet der Straßenzug Magistratsweg - Klosterbuschweg - Am Kiesteich die besten Fahrzeiten. Das östliche Falkenhagener Feld (Siegener Straße) wird in jedem Fall über den Bahnhof an der Nauener Straße in Spandau West angebunden. Für das Staakener Gebiet kann jedoch der geplante Bahnhof Hackbuschstraße nicht allein die S-Bahn-Erschließung übernehmen. Er sollte um den ursprünglich geplanten Bahnhof am Magistratsweg ergänzt werden.

Die Verzweigung der S-Bahn, wie sie früher bestand, müsste dazu wieder eingerichtet werden. Die Züge würden abwechselnd aus Berlin Richtung Falkensee und Staaken fahren. Andere, nicht dichter besiedelte Stadtrandgebiete Berlins, werden schon lange wie selbstverständlich mit der S-Bahn bedient. In Staaken aber fehlt sie 15 Jahre nach dem Mauerfall noch immer.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003120>.