

■ Titelthema Infrastruktur

Fußgängerbrücke am Bahnhof Hohenschönhausen bauen!

aus SIGNAL 01/2014 (Februar 2014), Seite 13 (Artikel-Nr. 10003234)

Bürgerinitiative Berliner Luft

Die ehemals als »Neubaugebiet Hohenschönhausen« bezeichnete Großsiedlung besteht heute aus den Ortsteilen Neu-Hohenschönhausen, Falkenberg, Wartenberg und Malchow mit ungefähr 60 000 Einwohnern. Das entspricht immerhin der Einwohnerzahl der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder).

Zentraler Verkehrsknoten des Gebietes sind der Bahnhof Hohenschönhausen und die Brücke Falkenberger Chaussee. Die Brücke verbindet die durch die Bahntrasse in einen West- und einen Ostteil geteilte Großsiedlung. Zudem ist sie der verkehrliche Knotenpunkt von zwei Regionalbahnlinien (RB 12 und RB 60), der S 75, den Straßenbahnlinien M 4 und M 17 sowie den Buslinien X 54, 154, 197, 256, N 56 und 893 (Barnimer Busgesellschaft).

Das spricht eigentlich für eine gute verkehrliche Anbindung, doch die tägliche Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger zwingt zum großen Teil zu erheblichen Wegen und unüberbrückbaren Hindernissen. Ganz zu schweigen vom optischen Eindruck dieses Verkehrsknotenpunktes samt seines Umfeldes.

Eingeengte Wege und schwer zugängliche Bahnsteige

Ein Kulminationspunkt des täglichen Ärgers ist der nördliche Zugang der Brücke zur S-Bahn und zum Regionalverkehr. Dieser dient zusätzlich noch als Gehwegverbindung zwischen beiden Teilen der Großsiedlung. Bei einer geschätzten Breite von ca. 3,00 m, teilweise auf 1,85 m eingeengt durch Betoneinfassungen der Lichtmasten, kann das Aufkommen an Fußgängern besonders in Stoßzeiten nicht annähernd bewältigt werden. Der Zugang von der Brücke zum Regionalbahnsteig ist durch die seit fast einem Jahr nicht mehr funktionstüchtigen Aufzüge unmöglich - nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen eine erhebliche Zusatzbelastung.

Besonders schildbürgerhaft mutet die jetzige Situation aber vor dem Hintergrund an, dass das gesamte Brückenkonstrukt über eine gigantische Bauzeit von 6 Jahren (2005 bis 2011) umfassend saniert wurde. Brückenkonstrukt deshalb, weil die Brücke unterteilt ist in zwei Fahrbahnbereiche, stadtein- und auswärts, und den Brückenteil, der den Gleisbereich der Straßenbahn aufnimmt. Demzufolge gibt es für die Brückenteile auch verschiedene Zuständigkeiten. Der Gleisbereich gehört der BVG, beim Straßenbereich liegt die Zuständigkeit beim Senat bzw. Bezirk.

Seit 1998 fordert die BI Berliner Luft Verbesserungen am Verkehrsknotenpunkt, am Bahnhof und dessen Umfeld. Doch die Zuständigkeiten beim Bahnhof sind noch vielfältiger als auf der Brücke. Wer sich über 15 Jahre mit diesem Thema auseinandergesetzt hat, hat viele Menschen kennen gelernt und ebenso vielen die Probleme immer wieder neu erklärt.

Erreichtes



Eine neue Fußgängerbrücke nördlich des Bahnhofs Hohenschönhausen würde die bestehenden Wohngebiete mit einem neuen Ortszentrum gut verbinden. (Grafik: Holger Mertens)



Neue Stolperfalle: Bei der Brückensanierung wurde nicht nur der Fußweg verkleinert, auch hat man zusätzlich neue Stolperfallen auf dem schmalen Steg installiert, wie Herr Schild von der Bürgerinitiative hier aufzeigt. (Foto: BI Berliner Luft)

Wer denkt, solch intensiver Einsatz müsste doch Erfolge bringen, wird enttäuscht. Die Ergebnisse fallen bescheiden aus: Blau gestrichene Stahlträger auf dem S-Bahnhof (1998), zwei Aufzüge zum Regionalbahngleis (angebaut 1999) und mittlerweile nicht mehr nutzbar sowie die begrüßenswerte Verlegung der Busspur in die Mittellage im Haltestellenbereich auf der Brücke (2011), um das Umsteigen zwischen Bus und Straßenbahn zu erleichtern, stehen auf der Habenseite.

Investitionen in die Verbesserung der Infrastruktur außer der ohnehin fälligen Sanierung der Brücke? Fehlanzeige. Wenn wir am 20. Dezember 2014 anlässlich des 30. Jahrestages der Eröffnung des Bahnhofs Hohenschönhausen ein Foto machen, wird es nicht wesentlich anders aussehen als zur Eröffnung am 20. Dezember 1984.

Ausblick

Die fußgänger- und radfahrerfeindliche Sanierung der Brücke Falkenberger Chaussee ohne verkehrstechnischen Zugewinn lässt in absehbarer Zeit keine größeren Verbesserungen erwarten. Was nicht heißt, dass notwendige Verbesserungen für die Nutzung des ÖPNV weiterhin eingefordert und auch geleistet werden müssen.

Eine Alternative, die sowohl eine bessere Nutzung des Verkehrsknotenpunktes als auch einen enormen stadtentwicklungspolitischen Nutzen bringt, ist die Errichtung einer Fuß- und Radbrücke über dem nördlichen Ende der Bahnsteige von der Wartenberger Straße bis zur Egon-Erwin-Kisch-/Grevesmühlener Straße mit Zugang zur S-Bahn Regionalbahn.

Diese Brücke würde zwei bisher umständlich und nur über weite Wege erreichbare Gebiete verbinden. Der Bahnhof wäre eingebunden und mit erweiterten Zugangsmöglichkeiten versehen. Die Erreichbarkeit von wichtigen Einrichtungen wie Ärztehaus, Kino und Lindencenter wäre verbessert.

Dieser Vorschlag wurde von der BI bereits mehrfach ins Gespräch gebracht. Doch die Antwort von Stadtentwicklungssenator Michael Müller, die Umsetzung sei derzeit weder planerisch noch finanziell untersetzt, und sein Rückverweis auf die Zuständigkeit des Bezirks, lässt wieder Schlimmes erahnen. Doch auch Herr Müller wird eines Tages erkennen müssen: Wer billig baut, baut zweimal.

Die vorrangig in Hohenschönhausen tätige Bürgerinitiative »Berliner Luft« setzt sich seit langem für eine lebensfreundliche Umwelt ein. Sie engagiert sich im Bereich Mobilität und bringt durch ihre Aktionen die Optimierung des Verkehrsknotenpunktes Hohenschönhausen immer wieder ins Gespräch.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003234>.

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