

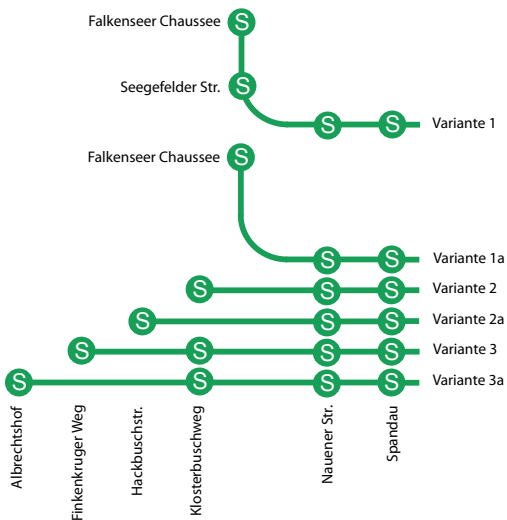
S-Bahn in Spandau optimal ausbauen

Streckenführung zum Falkenhagener Feld prüfen

Nachdem bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur S-Bahn-Strecke Spandau—Falkensee der Falkenseer Abschnitt faktisch durchgefallen ist, auf Spandauer Gebiet der S-Bahn aber ein hoher Nutzen bescheinigt wird, sind neue Lösungen gefragt und zu prüfen. Dazu sollte auch die Variante einer S-Bahn auf der Gleistrasse der Havelländischen Eisenbahn AG (hvl) zum Spandauer Groß-Siedlungsgebiet Falkenhagener Feld gehören.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung will als Konsequenz aus den vorliegenden Untersuchungsergebnissen eine neue Nutzen-Kosten-Studie für eine S-Bahn-Verlängerung ausschließlich innerhalb Berlins beauftragen. Das ist angesichts der brandenburgischen Widerstände gegen eine S-Bahn nach Falkensee nachvollziehbar und richtig. Auf Spandauer Gebiet kann die S-Bahn ihre Vorzüge voll ausspielen.

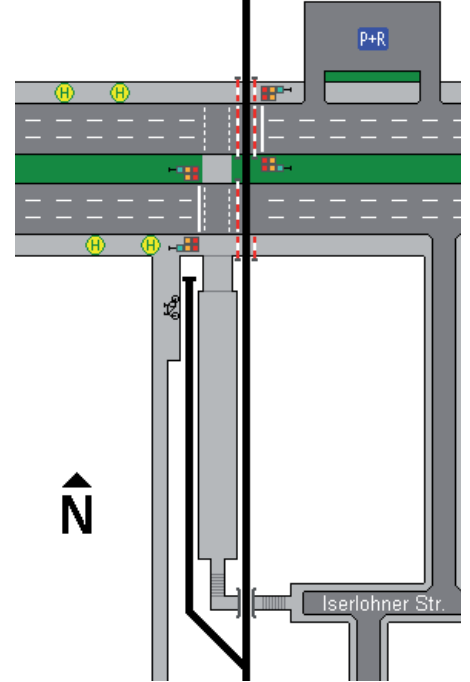
Die IGEB schlägt folgende Varianten zur Untersuchung vor:



Die hier dargestellten Strecken mit den Zugangskombinationen sollten vom Senat untersucht werden.

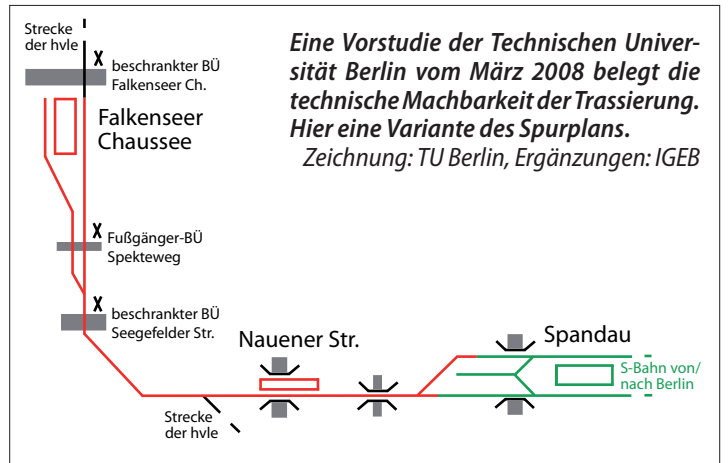
Grafik: IGEB/Florian Müller

1. S-Bahn bis Falkenseer Chaussee (über S-Bahnhof Nauener Straße und Gleis der hvl mit S-Bahnhof Seegfelder Straße) Ein günstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis verspricht die Führung der S-Bahn eingleisig entlang der Trasse der Hamburger Bahn mit S-Bahnhof an der Nauener Straße, Wechsel durch eine neue Gleisverbindung (Rampe und schlanker Bogen) auf das Gleis der hvl nördlich der Hamburger Bahn, folgen der hvl-Trasse nach Norden, ebenerdiger Bahnübergang am Seegfelder Weg und S-Bahnhof am Seegfelder Weg. Weiter nach Norden (zweigleisig) bis vor den Bahnübergang (BÜ) Falkenseer Chaussee. Direkt südlich des BÜ Falkenseer Chaussee ist der Endbahnhof mit zwei Gleisen ebenerdig vorzusehen. Die Ausführung kann mit zwei Seitenbahnsteigen oder einem Mittelbahnsteig hergestellt werden. Das östliche Bahnsteiggleis ist ein Stumpfgleis und mit einem Prellbock direkt vor dem BÜ abgeschlossen, das westliche Bahnsteiggleis geht weiter über den BÜ wie bisher ohne



Vorschlag aus der Vorstudie der TU Berlin zur Gestaltung des S-Bahnhofs Falkenseer Chaussee.

Zeichnung: Hülsmann/Kroggel/Löbe, TU Berlin

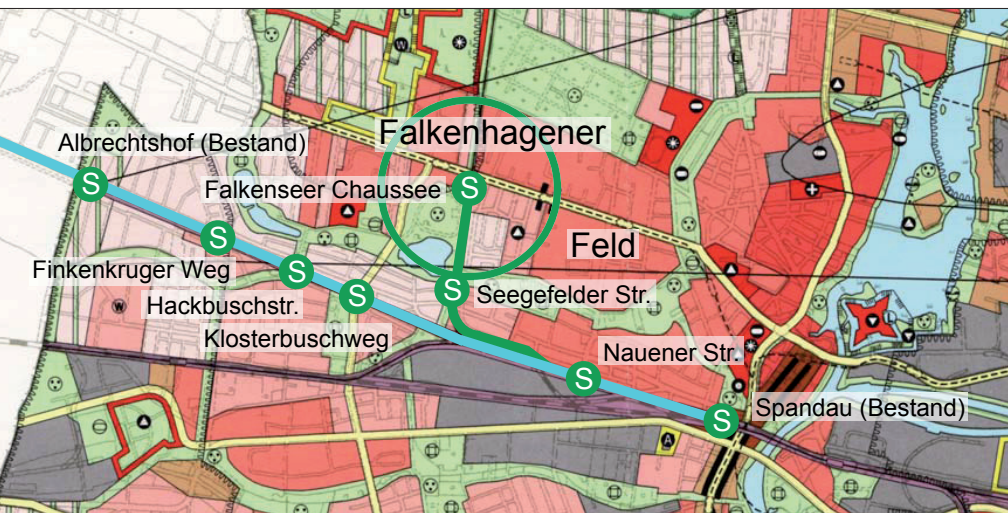


Eine Vorstudie der Technischen Universität Berlin vom März 2008 belegt die technische Machbarkeit der Trassierung. Hier eine Variante des Spurplans.

Zeichnung: TU Berlin, Ergänzungen: IGEB

Stromschiene für den Güterverkehr zum hvl-Güterbahnhof Johannesstift.

Am S-Bahnhof Falkenseer Chaussee lässt sich eine günstige Busverknüpfung herstellen. Durch die ebenerdige Lage ist der Zugang niveaugleich möglich. Am südlichen Bahnsteigende könnte ein Zugang (Unterführung) von der Iserlohner Straße herge-



Die beiden Streckenvarianten (entlang der Hamburger Bahn oder abweigend zur Falkenseer Chaussee) mit allen zu untersuchenden Bahnhofsstandorten. Die genaue Variantenauswahl ist in der Zeichnung oben links zu sehen. Rote Bereiche zeigen Wohnbaufläche mit hoher Verdichtung, hellrote Bereiche mit geringerer Verdichtung. Der S-Bahnhof Falkenseer Chaussee liegt günstig zum verdichteten Bereich und erschließt innerhalb eines 500-Meter-Radius ca. 10000 Einwohner. Hinzu kommen Umsteiger vom Bus und von Rad- und Pkw-Verkehr. Demgegenüber befinden sich die Bahnhofsstandorte entlang der Hamburger Bahn alle in weniger verdichtetem Gebiet.

Planunterlagen: Flächennutzungsplan Berlin 1998/2004. Ergänzungen: IGEB/Florian Müller



Bahnübergang der Havelländischen Eisenbahn (hvle) an der Falkenseer Chaussee, Blick Richtung Süden auf den möglichen S-Bahnstandsstandort.
Fotos: Florian Müller



S-Bahnstandsstandort Falkenseer Chaussee. Hier, direkt südlich des Bahnübergangs, wären ein zweites Gleis mit Mittelbahnsteig oder zwei Seitenbahnsteige problemlos anzulegen.

stellt werden, der den Einzugsbereich des Bahnhofs noch erweitert.

Der Bahnhof liegt mitten im Falkenhagener Feld, der drittgrößten Großsiedlung West-Berlins.

Überschlägig wohnen alleine im fußläufigen Umkreis von 500 Metern um den Bahnhof über 10 000 Menschen. Nutzen nur 20% davon die S-Bahn, so sind es schon 4000 Fahrgäste (Abfahrt und Ankunft). Hinzu kommt noch ein beträchtliches Potenzial von Busumsteigern auf der wichtigen Busachse Falkenseer Chaussee, die heute in Spitzenzeiten von 18 Busfahrten pro Stunde und Richtung bedient wird.

Außerdem besteht ein großes Potenzial für bike&ride und für park&ride. Flächen für diesen Zweck sind in unmittelbarer Nähe des künftigen S-Bahnhofs vorhanden.

Die Bedienung der Strecke ist tagsüber im 10-Minuten-Takt sinnvoll.

Die Bötzowbahn

Die Strecke der Havelländischen Eisenbahn AG, vormals Osthavelländische Eisenbahn (umgangssprachlich Bötzowbahn) existiert seit 1892. Vor dem Krieg verband sie Spandau mit Hennigsdorf und dem Dorf Bötzow sowie weiteren Orten im Havelland. Mit dem Mauerbau wurde die Strecke unterbrochen und die Bahngesellschaft konzentrierte sich auf Güterverkehre vom Güterbahnhof Spandau zum Kraftwerk Oberhavel sowie ins Industriegebiet an der Streitstraße. Nach der Schließung des Kraftwerks und der Industrieanschießer konzentriert sich die hvle auf Güterverkehrsleistungen in ganz Deutschland. Die Strecke vom Bahnhof Spandau über Falkenseer Chaussee zum Güterbahnhof Johannesstift, dem Betriebssitz, wird heute nur noch gelegentlich von Zügen befahren. Infos unter www.hvle.de

Voruntersuchung der TU Berlin

Eine von der TU Berlin durchgeführte Voruntersuchung vom März 2008 ergab, dass die Trassierung technisch möglich ist. Die Kurve zur Seegefelder Straße besitzt einen Radius von 200 Metern und kann mit einer Geschwindigkeit von 60 bis 70 km/h befahren werden. Die Fahrzeit für die ca. 3000 Meter lange Strecke Spandau—Falkenseer Chaussee mit Halt in Nauener Straße dauert 4,1 Minuten. Mit einem zweigleisigen Abschnitt zwischen BÜ Seegefelder Straße und Falkenseer Chaussee ist damit ein stabiler 10-Minuten-Takt sichergestellt. Das vorsorgliche Schließen des BÜ Falkenseer Chaussee bei Einfahrt eines am westlichen Gleis endenden Zuges (Durchrutschweg) kann vermieden werden durch den Einsatz von „ZBS“. Dieses „Zug-Beeinflussungssystem S-Bahn“ befindet sich bereits in Erprobung und kann die Einfahrtgeschwindigkeit bei Annäherung auf den BÜ besser überwachen als die herkömmliche mechanische Fahrsperrung.

Rechtlich interessant an dieser Streckenführung ist, dass erstmals in Berlin eine S-Bahn regelmäßig auf einer Nicht-DB-Infrastruktur verkehren würde. Das sollte einer Realisierung aber nicht entgegenstehen.

Zur Finanzierung ist mit dem Bund zu verhandeln, damit die zugesagten Mittel zum Wiederaufbau der S-Bahn-Strecke Spandau—Falkensee für den Abzweig nach Falkenseer Chaussee (teilweise) genutzt werden können. Eine ähnliche Verhandlungslösung gab es bereits beim Bau der S-Bahn-Strecke von Lichterfelde Süd nach Teltow Stadt anstatt nach Teltow (Anhalter Bahn) im Jahr 2005.

Eine Weiterführung der S-Bahn entlang der Hamburger Bahn Richtung Falkensee bleibt bei dieser Variante technisch möglich, ist betrieblich aber ungünstig. Um einen 10-Minuten-Takt nach Falkenseer Chaussee und einen 20-Minuten-Takt nach Falkensee anbieten zu können, fehlt eine Zuggruppe Richtung Berlin.

1a

S-Bahn bis Falkenseer Chaussee (über S-Bahnhof Nauener Straße und Gleis der hvle)

Variante 1a entspricht der Variante 1, enthält aber nicht den S-Bahnhof Seegefelder Straße.

2.

S-Bahn bis Klosterbuschweg (über S-Bahnhof Nauener Straße)

Verlängerung der S-Bahn entlang der Trasse der Hamburger Bahn, S-Bahnhof an der Nauener Straße, S-Bahn-Endstation am Klosterbuschweg. Hier könnte eine günstige Busverknüpfung in Nordsüd-Richtung zum Falkenhagener Feld, zum Brunsbütteler Damm und zur Rudolf-Wissell-Siedlung an der Heerstraße hergestellt werden.

Möglichkeit des späteren Weiterbaus der S-Bahn Richtung Falkensee.

2a

S-Bahn bis Hackbuschstraße (über S-Bahnhof Nauener Straße)

Variante 2a entspricht der Variante 2, enthält aber einen S-Bahnhof Hackbuschstraße statt Klosterbuschweg.

Dieser Endpunkt erschließt die Gartenstadt Staaken sowie über einen 500 Meter langen Fußweg die Siedlung am Hochhaus-



Gleis der hvle in der Nähe des Kiesteichs. Hier könnte ein zweigleisiger Abschnitt bis zum S-Bahnhof Falkenseer Chaussee entstehen.



Hochhäuser im Falkenhagener Feld, nordwestlich des Bahnhofstandortes Falkenseer Chaussee.
Fotos: Florian Müller



Südöstlich des möglichen S-Bahnhofs Falkenseer Chaussee befindet sich das Westfalenviertel mit Einfamilienhäusern.

Das Falkenhagener Feld

Die Siedlung Falkenhagener Feld liegt im Westen Spandaus. Sie wurde Mitte der 1960er Jahre errichtet und in den 1990er Jahren massiv verdichtet. Sie ist mit heute ca. 20 000 Einwohnern die drittgrößte Großsiedlung in West-Berlin. Die Siedlung wird begrenzt von der Pionierstraße, der Stadtgrenze zu Falkensee und dem Spektegrünzug.

Die Siedlung besteht hauptsächlich aus 5- bis 8-geschossigen Gebäuden, die durch etliche Punkthochhäuser mit bis zu 17 Etagen ergänzt werden. Eingelagert sind Grünflächen (Kiesteich, Spektelake) sowie Einfamilienhaus-siedlungen aus den 1930er Jahren (z. B. die Westfalensiedlung um die Iserlohner Straße). Haupteinschließung ist die 6-spurige Falkenseer Chaussee, die die Siedlung der Länge nach durchschneidet. Ursprünglich war unter der Falkenseer Chaussee eine U-Bahn geplant, die, abgesehen von Vorleistungen im U-Bahnhof Rathaus Spandau, nie ausgeführt wurde, aber immer noch im Flächennutzungsplan enthalten ist. Die ÖPNV-Erschließung erfolgt ausschließlich über Busse (hauptsächlich M 37) mit tagsüber 18 Fahrten pro Stunde und Richtung. Das Hauptziel der Fahrgäste sind die Altstadt und der ÖPNV-Knoten Bahnhof Spandau.

weg. Eine günstige Busverknüpfung ist hier kaum möglich, da die Hackbuschstraße weder nach Norden noch nach Süden eine für Busse befahrbare Fortsetzung findet. Die Senatsplanung enthält traditionell den S-Bahnhof Hackbuschstraße, obwohl der Standort nicht günstig ist.

Möglichkeit des späteren Weiterbaus der S-Bahn Richtung Falkensee.

3. S-Bahn bis Finkenkruger Weg (über S-Bahnhof Nauener Straße und S-Bahnhof Klosterbuschweg)

Verlängerung der S-Bahn entlang der Trasse der Hamburger Bahn mit S-Bahnhof an der Nauener Straße, S-Bahnhof am Klosterbuschweg, S-Bahn-Endstation am Finkenkruger Weg.

Hier würde die Gartenstadt Staaken erschlossen, ebenso die Siedlung Albrechtshof und über einen Fußweg die Siedlung am Hochhausweg. Eine Verknüpfung mit dem Bus in Nordsüd-Richtung ist gut möglich.

Der S-Bahnhof Finkenkruger Weg könnte den bestehenden Regionalbahnhof Albrechtshof ersetzen. Albrechtshof liegt nur 500 Meter vom Regionalbahnhof Seefeld sowie 1000 Meter von einem S-Bahnhof Finkenkruger Weg entfernt. Auf diese Weise kann die verbleibende Regionalbahn nach Falkensee beschleunigt werden.

Möglichkeit des späteren Weiterbaus der S-Bahn Richtung Falkensee.

3a S-Bahn bis Albrechtshof (Straße 339) über S-Bahnhöfe Nauener Straße und Klosterbuschweg

Variante 3a entspricht der Variante 3, enthält aber einen S-Bahnhof Albrechtshof statt Finkenkruger Weg.

Dieser Bahnhofsstandort ist traditionell beim Wiederaufbau der Hamburger Bahn in den 1990er Jahren berücksichtigt worden. Hier hielten bereits von 1951 bis 1961 S-Bahn-Züge. Dieser Standort ist heute aber nicht mehr optimal, da er sich am Ran-

de des Siedlungsgebietes befindet und an landwirtschaftliche Flächen angrenzt. Außerdem existiert in unmittelbarer Nähe der neue Regionalbahn-Hp Seefeld.

Möglichkeit des späteren Weiterbaus der S-Bahn Richtung Falkensee.

Chance nicht vergeben

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert, mindestens die drei dargestellten Varianten zeitnah und detailliert untersuchen zu lassen, damit die für die Fahrgäste sinnvollste und attraktivste Variante zur Ausführung gelangt. Seit 1965 wartet das Falkenhagener Feld auf eine attraktive Schienenanbindung. Die sich heute bietende Chance darf nicht vergeben werden. (fm)



Bahnübergang der hvle an der Seegfelder Straße, Blick Richtung Westen.



Der S-Bahnhof Falkenseer Chaussee würde auch das südwestlich dieses Bahnhofs gelegene Naherholungsgebiet Spektegrünzug mit dem Kiesteich/Spektelake erschließen.

Besuchen Sie uns im Internet

www.igeb.org

Berliner Fahrgastverband IGEB

www.bahnkunden.de

Deutscher Bahnkunden-Verband

www.gve-verlag.de

GVE-Verlag

www.s-bahn-museum.de

Berliner S-Bahn-Museum

S-Bahn nach Falkensee abgefahren?

Spandau profitiert, Falkensee weniger

Die lange erwartete Untersuchung „Standardisierte Bewertung S-Bahn Falkensee“ der Intraplan Consult GmbH kommt zu einem Nutzen-Kosten-Faktor von 1,27 bzw. 1.31. Diese Werte über 1,0 zeigen an, dass der volkswirtschaftliche Nutzen einer S-Bahn-Verlängerung von Spandau nach Falkensee höher wäre, als die Kosten. Dennoch will der Bund seine Zusage zur Finanzierung dieser unter die „teilungsbedingten Lasten“ fallenden Strecke nicht einhalten.

Der Faktor 1,27 wurde für eine Variante errechnet, bei der alle Regionalverkehrszüge, die heute noch über die Berliner Stadtbahn verkehren, in Falkensee enden. Damit sollen Kosten für einen „Parallelverkehr“ von Regional- und S-Bahn-Zügen vermieden werden.

Diese Lösung erzielt einen großen Nutzen für Berlin und einen nur geringen für Brandenburg, weil die Regionalverkehrskunden in Falkensee zwangsweise auf die S-Bahn umsteigen müssen, wenn sie nach Berlin zum Zoo oder zum Alex wollen. Laut der Studie würden aus dem Havelland deshalb sogar 300 Fahrgäste pro Tag weniger mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Berlin fahren als mit einem attraktiven Regionalverkehrsangebot. Mit der S-Bahn-Variante verlängert sich also die Fahrzeit nach Berlin, so dass laut Studie heutige Fahrgäste zum Auto abwandern.

Protest aus Brandenburg

Nach verständlichem Protest aus dem Land Brandenburg wurde zusätzlich eine Variante untersucht, bei der die RB von Nauen in der HVZ wenigstens bis Charlottenburg verkehren. Diese Variante erbrachte den Nutzen-Kosten-Faktor von 1,31. Aber auch in dieser Variante verlieren die Havelländer ihre um-

steigefreie Regionalbahnverbindung auf die Berliner Stadtbahn. Deshalb ist der günstige Faktor nur auf die sehr guten Werte auf Berliner Stadtgebiet zurückzuführen. Hier steigen durch die neuen Haltepunkte der S-Bahn auf Spandauer Gebiet (Nauener Straße und Hackbuschstraße) die Fahrgastzahlen auf diesem S-Bahn-Abschnitt erheblich.

So werden in der S-Bahn zwischen Falkensee und Seegefeld 2000 Fahrgäste pro Tag prognostiziert, zwischen Hackbuschstraße und Nauener Straße sind es aber bereits 14 900, und den Spandauer Hauptbahnhof erreichen 21 700 mit der S-Bahn von Westen aus.

Die abwandernden Fahrgäste aus Falkensee werden durch die viel höhere Zahl der neu gewonnenen Fahrgäste in Spandau um ein vielfaches ausgeglichen. Unter dem Strich steht also ein deutlicher Fahrgastzuwachs.

Aber Falkensees Bürgermeister Heiko Müller (SPD) hat sich gegen die S-Bahn ausgesprochen. Er favorisiert einen Ausbau der Regionalbahn, möglichst mit einem dritten Gleis zwischen Bahnhof Spandau und Falkensee. Unzufrieden zeigten sich auch die Havelländer und die Landesregierung.

Doch dem Bund kam diese Situation sehr gelegen: Wenn von einer Variante nicht die

Fahrgäste beide Bundesländer profitieren, werde die Maßnahme vom Bund nicht finanziert. Mit dieser Argumentation hat sich der Bund aus dem S-Bahn-Vorhaben Berlin-Spandau—Falkensee praktisch verabschiedet.

Dabei wäre es angesichts wachsender Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr sinnvoll, eine fahrgastfreundliche Variante zu untersuchen, bei der sowohl die S-Bahn als auch Regionalzüge nach Falkensee verkehren. Doch weil das in die Schublade „unwirtschaftlicher Parallelverkehr“ gepackt wird, wurde eine solche Variante gar nicht erst untersucht.

Fragen bleiben offen

Auch nach Lektüre der Nutzen-Kosten-Untersuchungen bleiben allzu viele Fragen offen. So ist unklar, von welcher S-Bahn-Infrastruktur genau ausgegangen wird. Die Studie stützt sich auf eine Grobplanung von DB Netz, die einen eingleisigen Ausbau mit Begegnungsstellen vorsieht. Bis Hackbuschstraße soll in der Hauptverkehrszeit ein 10-Minuten-Takt angeboten werden, ansonsten ist eine Bedienung alle 20 Minuten bis Bf Falkensee geplant.

Es wurde in der Untersuchung davon ausgegangen, dass die RE4 und RE2 über Jungfernheide in den Hauptbahnhofunnel geführt werden, obwohl das gemäß Landesnahverkehrsplan für den RE2 Rathenow—Cottbus nicht geplant ist. Das begründet der Gutachter mit einem alten Planungsstand.

Somit wird die S-Bahn in der Untersuchung sogar bevorteilt, da eine „schnelle Konkurrenz“ auf die Stadtbahn vermieden wird.

Auch in Spandau wurden heftige Anpassungsmaßnahmen angenommen: So wurde die Hälfte der M37er-Fahrten aus dem Falkenhagener Feld vom Rathaus Spandau abgekoppelt. Stattdessen sollen die Fahrgäste

Das Fahrgastzentrum ist umgezogen – jetzt im Bahnhof Berlin-Lichtenberg!

Besuchen Sie uns

... im Fahrgastzentrum Berlin, im S-Bahnhof Lichtenberg!

Das Fahrgastzentrum ist eine gemeinsame Einrichtung des Berliner Fahrgastverbands IGEB, des deutschen Bahnkunden-Verbands DBV (LV Berlin-Brandenburg) sowie des GVE-Verlages und des Berliner S-Bahn-Museums.

Gerne informieren wir Sie über Aktivitäten der Verbände sowie Ihre Möglichkeiten zur Mitarbeit und Unterstützung.

Bei IGEB und DBV erhalten Sie aktuelle verkehrspolitische Informationen für Fahrgäste. Die GVE-Verlagsbuchhandlung hält aktuelle verkehrspolitische und -historische Literatur sowie antiquarische Ware bereit, außerdem die aktuellen und älteren Ausgaben der Zeitschrift SIGNAL.

... oder kommen Sie vorbei zu den Treffen der Arbeitsgruppen des Berliner Fahrgastverbands IGEB.

Besucher sind herzlich willkommen!

dienstags ab 19 Uhr
(jeder 2. und 4. Di im Monat)

Abteilung **Stadtverkehr**
(Straßenbahn, Bus, U-Bahn, Fähre)

mittwochs ab 17 Uhr

Abteilung **Fernverkehr**
(Personenfern- und Güterverkehr)

freitags ab 20 Uhr

Abteilung **S-Bahn und Regionalverkehr**



... Öffnungszeiten

Montag bis Freitag 13 bis 19 Uhr

Fahrgastzentrum Berlin

(im Empfangsgebäude Untergeschoss)

S-Bhf Lichtenberg, 10317 Berlin

Telefon (030) 78 70 55-11

igeb.org

gve-verlag.de

Fax -10

bahnkunden.de

s-bahn-museum.de



am neuen S-Bahnhof Nauener Straße in die S-Bahn umsteigen. Das ist wenig attraktiv, denn die S-Bahn fährt nur in der HVZ alle 10 Minuten, sonst alle 20. Viele Fahrgäste haben den Verkehrsknoten Rathaus als Ziel, um sich dort für U-Bahn, Regionalbahn oder weitere Buslinien zu entscheiden oder in der Altstadt einzukaufen, zu Behörden oder zum Arzt zu gehen. Ein zusätzlicher Umstieg an der Nauener Straße für einen guten Kilometer S-Bahnfahrt ist schwerlich als attraktiv zu bezeichnen.

Begrenzte Aussagekraft für die Praxis

Die hier untersuchten Varianten sind im Detail nicht immer fahrgastfreundlich. Das mag an der grundsätzlichen Charakteristik einer „Standardisierten Bewertung“ liegen, deren Aufgabe es ist, eine Infrastrukturinvestition volkswirtschaftlich zu bewerten. Bestellerkosten werden dort zum Beispiel überhaupt nicht betrachtet. Der Ergebnisindikator größer 1,0 gibt nur an, ob eine Infrastrukturfinanzierung durch Bundesmittel möglich ist. Eine Aussage über die Finanzierung des Betriebes wird nicht getroffen und ist auch nicht Fragestellung der „Standardisierten Bewertung“. Hierfür sind weitere Untersuchungen notwendig.

Es wäre sinnvoll gewesen, im Gutachten weitere Varianten zu untersuchen.

Für die Praxis sinnvoll wäre die Betrachtung der Führung der S-Bahn bis Finkenkrug, um die flächig besiedelte Gemeinde Falkensee besser zu erschließen. Ferner dürfen S-Bahn und Regionalverkehr nicht als Konkurrenz, sondern müssen als Ergänzung betrachtet werden. So verkehren z.B. nach Erkner, Potsdam, Bernau, Ahrensfelde und Strausberg auch S-Bahn UND schnelle Regionalzüge, gewissermaßen als Express-S-Bahn.

Bahnhofsstandorte optimieren

Ferner sind die Bahnhofsstandorte auf Spandauer Gebiet zu optimieren. Sinnvoller als der Standort Hackbuschstraße wäre zum Beispiel ein Haltepunkt am Klosterbuschweg. Der Bahnhof Albrechtshof wäre am Finkenkruger Weg deutlich besser aufgehoben als am bisherigen Standort in direkter Nähe zum Bahnhof Seefeld. So können die Fahrgastzahlen für die S-Bahn zusätzlich gesteigert werden, ohne dass die Passagiere von der Regionalbahn auf die S-Bahn zwangsumgeleitet werden.

Beste Lösung für Spandau und für Falkensee gesucht

Untersuchenswert wäre ebenso eine Führung der S-Bahn auf dem Gleis der Havelländischen Eisenbahn (Bötzowbahn) bis zum

Bahnübergang der Falkenseer Chaussee. Hier könnten wirkliche Fahrzeitleistungen für die Bewohner des drittgrößten Neubaugebietes in West-Berlin erzielt werden.

Ziel muss es sein, sowohl für die Spandauer als auch für die Falkenseer und Brieselanger Interessen eine Lösung anzubieten, von der alle profitieren. Dem käme eine Gleichstrom-S-Bahn bis Finkenkrug und die weitgehende Beibehaltung des Regionalverkehrsangebotes am nächsten.

Das brandenburgische Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) als Besteller des Regionalverkehrs hat allerdings schon angekündigt, dass – unabhängig vom Bau der S-Bahn – die RB10/14 grundsätzlich bis Charlottenburg zurückgezogen wird, da die Verbindung zum Flughafen BBI künftig durch den Tunnel geführt werden soll. Der RE6 entfällt perspektivisch in Falkensee ebenfalls. Im Mai 2006 war schon der RE5 auf die Stettiner Bahn umgelegt worden. Bisher profitierte Falkensee vom Umleitungsverkehr. Diese Zeit neigt sich dem Ende. Eine langfristige, leistungsfähige und attraktive Lösung muss also her.

Die Studie ist im Internet auf der Seite des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) herunterzuladen (www.mir.brandenburg.de). Diese Veröffentlichung und die neue Transparenz des Ministeriums sind ausdrücklich zu begrüßen. (fm)

aus:

SIGNAL

*Unabhängige Zeitschrift
für Fahrgastbelange und Verkehrspolitik
Ausgabe 3/2008, Juli 2008*

Kontakt/Autor:

Berliner Fahrgastverband IGEB e.V.

*S-Bahnhof Lichtenberg
Empfangsgebäude Untergeschoss
Weitlingstr. 22
10317 Berlin*

Öffnungszeiten: Mo-Fr 13-19 Uhr

*Telefon (030) 78 70 55 11
Telefax (030) 78 70 55 10*

*www.igeb.org
igeb@igeb.org*

*Diesen Artikel (Seite 8-10) gibt es auch im
Internet unter
www.igeb.org -> Positionen*

*Verlag: GVE
www.gve-verlag.de*