

aus:
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 5-6/2018
(6. Januar 2018)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11



Berliner Fahrgastverband IGEB

S3 nach Nauen und/oder Falkenseer Chaussee?

Foto/Montage: BfVst

Erbitterte Auseinandersetzungen zwischen S-Bahn- und Regionalbahn-Befürwortern haben dazu geführt, dass das Havelland auch 29 Jahre nach dem Mauerfall noch immer keine S-Bahn hat, sondern nur Regionalzüge, die oft unpünktlich und überlastet sind. Immer neue Konzepte wurden entwickelt, um die S-Bahn-Kritiker zu überzeugen – und umgekehrt. Seitens davon füllen mittlerweile auch das SIGNAL-Archiv (schauen Sie doch mal rein). Doch geändert hat sich nichts: Das Land Berlin bevorzugt die S-Bahn und das Land Brandenburg die Regionalzüge. Alles nicht neu. Bis jetzt. Denn ein Paradigmenwechsel deutet sich an. Kathrin Schneider, Brandenburgs Ministerin für

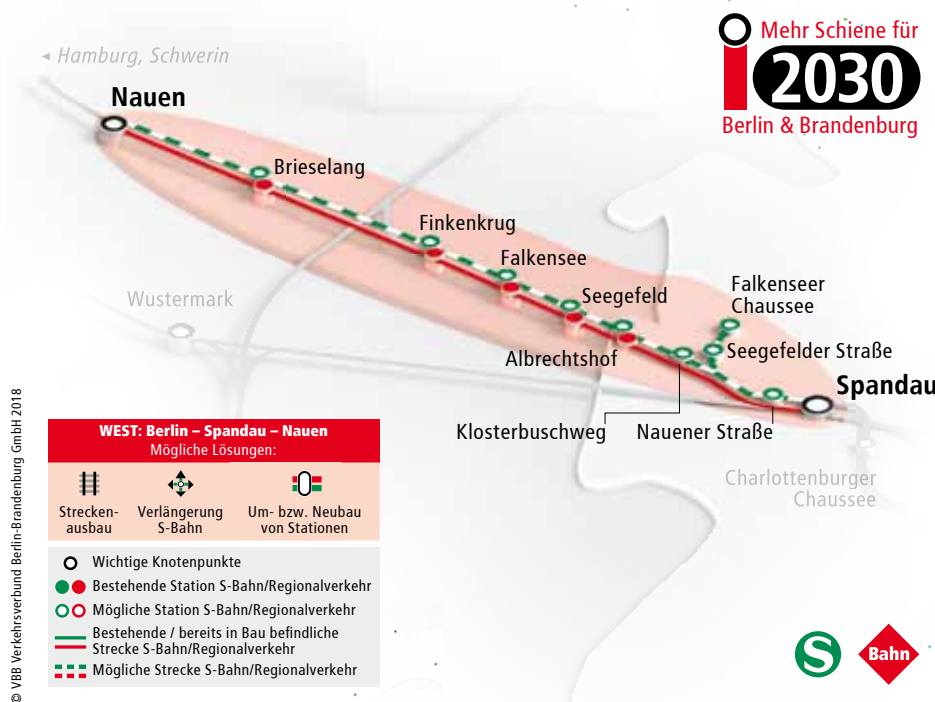
Infrastruktur und Landesplanung, stellte im Oktober 2017 in einer Pressemitteilung klar: „Wir müssen aufhören darüber zu diskutieren, ob die S-Bahn oder die Regionalbahn die richtige Lösung ist. Wir werden beide Systeme brauchen, um die Herausforderungen der Zukunft zu bewältigen.“

Bravo! Endlich kommt Bewegung in die Sache. Denn eines ist klar: Die Regionalzüge (2 Regionalexpress- und 2 Regionalbahn-Linien) alleine sind nicht mehr in der Lage, den boomenden Pendlerverkehr zu bewältigen. Die Trassenkapazitäten sind erschöpft, für noch mehr Züge ist kein Platz – nicht zuletzt aufgrund der Fehlplanung beim Bahnhof Spandau als Folgeschaden der einstigen

Transrapid-Träume. Er ist der berühmte Flaschenhals im Westen der Stadt. Ein seit geraumer Zeit von Brandenburg gefordertes drittes Streckengleis für zusätzliche Regionalzüge wird wegen der fehlenden Kapazitäten im Fernbahnhof die Situation keinesfalls entspannen, sondern weiter verschärfen. Bei der S-Bahn hingegen sind noch Kapazitäten frei. Würde sie neben der Hamburger Bahn fortgeführt, könnte die Feinerschließung des Umlandes von ihr übernommen werden. Die kleinen Zwischenhalte auf den Fernbahngleisen könnten entfallen und der Regional- sowie Fernverkehr erheblich beschleunigt werden. Ja, auch der Fernverkehr spielt bei den Pendlern eine wichtige Rolle. Nach Hamburg pendeln aus Berlin gegenwärtig über 8600 sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer, etwa 20 bis 25 Prozent davon mit der Bahn.

Viele Wege führen nach Nauen

Nun ist die i2030-Teilprojekt-Gruppe West angetreten, aus den zahlreichen Voruntersuchungen die beste Lösung herauszufinden und bis zum Spatenstich durchzuplanen. Dabei ist die klassische Forderung einer S-Bahn bis Falkensee keinesfalls neu. Bis zum Mauerbau 1961 gab es die bereits. Also scheint es naheliegend, den Status Quo von einst wieder herzustellen. Doch das würde RE und Fernbahn nur bedingt entlasten, da die Regionalbahnen RB 10 und RB 14 weiterhin nach Nauen verkehren und die Trassen auf der Hamburger Bahn blockieren würden. Also müsste die S-Bahn bis Nauen verlängert werden. In der Voruntersuchung der Stadt-Umland-Verkehre wurden ein 20-Minuten-Takt bis Nauen und ein Verstärkertakt bis zum nördlich der Gartenstadt Staaken neu zu errichtenden Bahnhof Hackbuschstraße angenommen – in den neueren



Wir müssen aufhören darüber zu diskutieren, ob die S-Bahn oder die Regionalbahn die richtige Lösung ist. Wir werden beide Systeme brauchen, um die Herausforderungen der Zukunft zu bewältigen.

*Kathrin Schneider
Infrastrukturministerin Brandenburg*

Kathrin Schneider bei der Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung zu i2030 am 4. Oktober 2017 in Berlin.

Überlegungen etwas östlich verschoben an den Klosterbuschweg. Neben ihm und den klassischen Regio-Halten käme noch ein neuer Bahnhof an der Nauener Straße hinzu. Albrechtshof und Seegefeld wurden zu einem Halt zusammengefasst. Die Querschnittsberechnungen des Mitfalls ergaben für dieses Konzept, dass an der Stadtgrenze bei Albrechtshof durch das neue attraktive Verkehrsangebot die Fahrgastzahlen gegenüber dem Nullfall um 4300 auf 27 200 steigen würden. Hinzu kämen noch zusätzlich über 8000 Fahrten mit der S-Bahn auf dem Berliner Stadtgebiet bis Spandau, was eine enorme Entlastungswirkung auf das Busnetz im Raum Spandau/Staaken/Falkenhagener Feld hätte.

Würde man jedoch die S-Bahn-Verlängerung ad acta legen und eine Verstärkung der Regionalbahnen durch eine zusätzliche Linie um einen Zug pro Stunde vornehmen, so würde das die Zahl der Regionalbahn-Fahrgäste im Querschnitt an der Stadtgrenze nur um 2300 steigern, brächte aber keine verkehrliche Entlastung auf dem Berliner Gebiet. In dem Fall benötigte man ein drittes Gleis für den Regionalverkehr und eine fünfte Bahnsteigkante am Bahnhof Spandau (am Umfahrungsgleis außerhalb der Bahn-

Vereinbarte Untersuchungsvarianten für den Korridor Berlin-Spandau—Nauen

- 1. Stärkung Regionalzugverkehr mit folgenden Untervarianten:**
 - 1.1 ohne Option S-Bahn
 - 1.2 mit optionaler Raumfreihaltung für zweigleisige S-Bahn bis Abzweig Falkenseer Chaussee
 - 1.3 mit optionaler Raumfreihaltung für zweigleisige S-Bahn bis Albrechtshof
 - 1.4 Variante Fernbahnhof Spandau ohne Anpassung
 - 1.5 Variante Fernbahnhof Spandau mit einer zusätzlichen Bahnsteigkante
 - 1.6 Variante Fernbahnhof Spandau mit zwei zusätzlichen Bahnsteigkanten
- 2. Stärkung Regionalzugverkehr und S-Bahn-Verlängerung bis Albrechtshof mit folgenden S-Bahn-Untervarianten:**
 - 2.1 mit Anbindung Falkenseer Chaussee
 - 2.2 ohne Anbindung Falkenseer Chaussee
 - 2.3 verschiedene Taktgefüge
 - 2.4 mit Express-S-Bahn Westkreuz—Spandau
 - 2.5 ohne Express-S-Bahn Westkreuz—Spandau
 - 2.6 Variante Fernbahnhof Spandau ohne Anpassung
 - 2.7 Variante Fernbahnhof Spandau mit einer zusätzlichen Bahnsteigkante
 - 2.8 Variante Fernbahnhof Spandau mit zwei zusätzlichen Bahnsteigkanten
- 3. Keine Veränderung im Regionalzugverkehr und S-Bahn-Verlängerung bis Finkenkrug mit folgenden Untervarianten**
 - 3.1 mit Anbindung Falkenseer Chaussee
 - 3.2 ohne Anbindung Falkenseer Chaussee
 - 3.3 mit Express-S-Bahn Westkreuz—Spandau in verschiedenen Taktgefügen
 - 3.4 ohne Express-S-Bahn Westkreuz—Spandau in verschiedenen Taktgefügen
- 4. S-Bahn-Verlängerung bis Nauen bei gleichzeitiger Reduzierung des Regionalzugverkehrs mit folgenden S-Bahn-Untervarianten**
 - 4.1 mit Anbindung Falkenseer Chaussee
 - 4.2 ohne Anbindung Falkenseer Chaussee
 - 4.3 mit Express-S-Bahn Westkreuz—Spandau in verschiedenen Taktgefügen
 - 4.4 mit Express-S-Bahn Spandau—Albrechtshof
 - 4.5 ohne Express-S-Bahn Spandau—Albrechtshof

hofshalle). Dennoch würde das Kreuzen im Gleisvorfeld die Verkehrslage im „Spandauer Hauptbahnhof“ weiter verschärfen.

Bereits beim Bau des Fernbahnhofs wurde ein S-Bahn-Gleis an der Abstellanlage vorbei hinter der heute verlassenen Stadtbibliothek entlang geführt, das dann an der Staakener Straße endet. Diese ist eines der Hindernisse für eine Verlängerung, denn sie liegt so dicht an den Fernbahngleisen, dass sie entweder aufwendig überbaut oder bis auf einen Gehweg verschmälert werden muss. Eine verkehrlich erforderliche Verbindungsfunktion hat

diese Straße allerdings nicht, so dass das kurze Stück entbehrlich wäre. Da in den drei Hausaufgängen jedoch sicherlich nicht nur S-Bahn-Fans wohnen, ist mit langjährigem Widerstand zu rechnen. Will man die S-Bahn in diesem Bereich sogar zweigleisig verlängern, so wird man kaum um den Abriss des verlassenen Gebäudes an



Sehr eng würde es bei zwei zusätzlichen Gleisen in der Staakener Straße werden. Es könnte ein Viadukt über der linken Straßenhälfte errichtet werden. Fotos: BfVst

aus:
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 5-6/2018
(6. Januar 2018)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11



der Abstellanlage herkommen. An die Gebäude Staakener Straße 8 bis 9 würde die Trasse sehr nah heranrücken.

Für die weitere Streckenführung stehen genügend Bahnflächen zur Verfügung. Neben der zweigleisigen Strecke in Richtung Nauen könnte hinter dem neuen S-Bahnhof an der Nauener Straße eine eingleisige Anbindung an das bestehende Gütergleis in Richtung Johannesstift erfolgen, um das Falkenseer Feld mit einem Halt an der Falkenseer Chaussee zu erschließen. Da ein niveaugleiches Queren dieser verkehrsreichen Straße zu enormen Beeinträchtigungen und eine Über- oder Unterführung zu sehr hohen Kosten führen würde, sollte der Endbahnhof südlich der Straße gebaut werden. Ob dann aber nur 5 Minuten fußläufig entfernt ein Zwischenhalt nördlich der Seegfelder Straße von Nöten ist, sollte genau geprüft werden. Die Prüfung muss aber sehr schnell erfolgen, denn es gibt Überlegungen, die bestehenden Gleisanlagen zu entwidmen und als Bauland unwiderruflich dem Schienenverkehr zu entreißen.

Alle können gewinnen

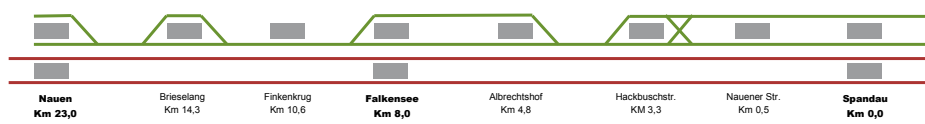
Entgegengesetzt zu den Voruntersuchungen, die nur entweder Nauen/Falkensee oder Falkenseer Chaussee betrachten, werden nun auch Varianten mit beiden S-Bahn-Streckenästen untersucht (siehe Kasten). So könnte die S9 im 20-Minuten-Takt ihre Fahrgäste zum Großen Spektensee und zur Falkenseer Chaussee bringen, während die S3 alle 10 Minuten nach Falkensee und jeder zweite Zug dann weiter bis Nauen fährt. Da somit zwei Regionalbahn-Trassen frei würden und durch entfallende Regio-Halte die Streckengeschwindigkeit sowie -kapazität erhöht würden, könnte unter anderem der Fernverkehr die stark nachgefragte Relation Berlin—Hamburg mit zusätzlichen ICE-Zügen verstärken, und der VBB könnte den RE2-Takt nach Wittenberge verdoppeln.

Mit der Rückführung des Bahnhofes Nauen in den Tarifbereich C (wie alle S-Bahnhöfe im Berliner Umland) könnte das ganze Konzept abgerundet werden. Eine Variante, bei der alle Fahrgäste nah und fern gewinnen.

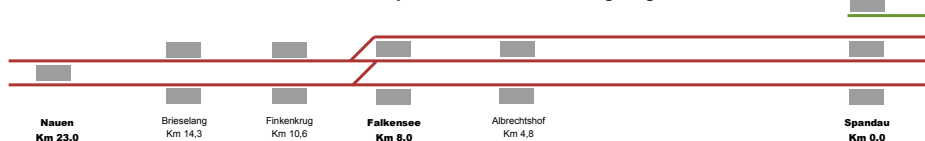
Das klappt aber nur, wenn jetzt alle an einem Strang ziehen und bereit sind, auch unpopuläre Entscheidungen (z. B. Abriss) zu treffen. Und auch das ist dann erst der Anfang, denn es müssen Planfeststellungsverfahren folgen und die für den Bau und den Betrieb erforderlichen Gelder bereitgestellt werden. Vielleicht heißt es dann wirklich einmal: „Zur S3 nach Nauen einsteigen bitte!“

„Alle an einem Strang ziehen“ – das ist natürlich auch dann erforderlich, wenn die umfangreichen Variantenuntersuchungen wider Erwarten zu ganz anderen Ergebnissen kommen sollten. Denn nichts wäre schlimmer für die Fahrgäste im Havelland, wenn am Ende wieder gar nichts passiert.

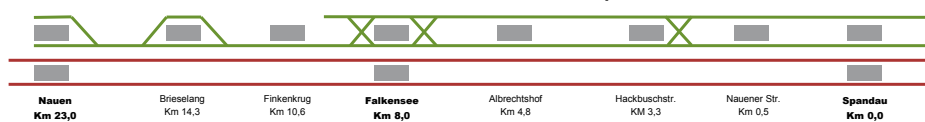
Infrastrukturbedarf – S-Bahn-Verlängerung Nauen-Hackbuschstr 20-Min-Takt & Hackbuschstr-Spandau 10-Min-Takt



Infrastrukturbedarf – eine zusätzliche RB Nauen-Spandau – ohne S-Bahn-Verlängerung



Infrastrukturbedarf – S-Bahn-Verl. Nauen-Falkensee 20-Min-Takt & Falkensee-Spandau 10-Min-Takt



Nur eine durchgehend zweigleisige S-Bahn-Trasse mit mehreren Gleiswechseln kann eine echte Entlastung für die Strecke nach Nauen durch einen stabilen und attraktiven S-Bahn-Betrieb bieten, vorzugsweise bis Falkensee im 10-Minuten-Takt.

Grafik: BfVst



Die Stadt-Umland-Korridoruntersuchung sieht die Zusammenlegung der beiden nahen Halte Albrechtshof und Seegefeld vor. Kann man machen, muss man aber nicht. Falls doch, könnte man hier (siehe oben) den neuen S-Bahnsteig „Albrechtsseeghoffeld“ nebst Brücke errichten, bevor der Regionalzughalt Albrechtshof stadtauswärts entfällt.



aus:
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 5-6/2018
(6. Januar 2018)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11



Da die Falkenseer Chaussee eine stark belastete Straße ist, sollte der S-Bahn-Halt auf der Südseite (rechts im Bild) errichtet werden, um eine Querung zu vermeiden. Das spart auch Zeit, einen enormen Bauaufwand und Geld.

Fotos: BfVst