

■ Nahverkehr

S25/S26 mit Startschwierigkeiten

aus SIGNAL 05/1995 (Juli 1995), Seite 18-21 (Artikel-Nr. 10000963)
IGEB

Viele der Mängel wären vermeidbar gewesen.

Eine für Berliner Verhältnisse ungewohnt offensive und zugleich humorvolle Werbekampagne präsentierte die S-Bahn Berlin GmbH zur Wiederinbetriebnahme der S-Bahn nach Tegel und Lichterfelde Ost. Umso bedauerlicher war, daß nicht nur am Eröffnungstag mit seinen erfreulich vollen Zügen, sondern auch nach dem 28. Mai nur ein Teil der Züge fahrplanmäßig fuhr. Warum hat der Betreiber, die S-Bahn Berlin GmbH, versagt? Wer so fragt, zeigt, daß er die komplizierten Zuständigkeiten bei der Berliner S-Bahn (verständlicherweise!) noch nicht durchschaut, denn für viele der Ärgernisse ist der Betreiber nicht verantwortlich.

Die lange Liste der Mängel fing schon mit den Hinweisen auf den Bahnhöfen an: Entweder war die Beschilderung zu den beiden neuen Linien S25 (Lichterfelde Ost - Tegel) und S26 (Lichterfelde Ost - Waidmannslust) unvollständig oder gar nicht vorhanden. Das ärgert auch den Betreiber, denn hier hatte der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe der DB AG die Wiederinbetriebnahme "verschlafen". Nachdem zur Südring-Eröffnung Ende 1993 voreilig Umsteigehinweise zu S25 nach Lichterfelde Süd ausgehängt worden waren, wurde jetzt auf den bisher schon betriebenen Bahnhöfen von Priesterweg bis Schönholz fast gar nichts getan. Erst seit Juni werden ganz allmählich die neuen Linienhinweise aufgehängt - und die sind z.T. leider schon wieder veraltet (siehe unten).

Fragwürdig ist auch der Einfall, auf den Glasscheiben der Zugzielanzeiger die Schrift in Buchstaben aufzukleben. statt sie in bewährter Weise in das Milchglas zu kratzen. So sind jetzt zwar alle potentiell anfahrbaren Zugziele auf einen Blick zu erfassen, wohin aber der gerade einfahrende Zug fährt, ist bei Tageslicht nur schwer zu erkennen. Abzuwarten bleibt auch, wie lange die Klebebuchstaben halten. Immerhin wurde mit dem Unfug Schluß gemacht, Zugziele wie "Richtung Blankenfelde" anzugeben.

Verschiedentlich hat die S-Bahn Berlin GmbH aber auch mit Sünden der Senatsbauverwaltung zu kämpfen. Unverständlich sind z.B. die für viel Geld auf den Stationen der Kremmener Bahn errichteten Zäune, die den größten Teil der Bahnsteige unzugänglich machen und den Fahrgästen ein leicht beengendes Käfiggefühl vermitteln. Viel gravierender aber ist der eingleisige Abschnitt auf der Anhalter Bahn im Bereich des Teltowkanals, der von der Senatsbauverwaltung noch verlängert wurde, so daß sich Verspätungen in der einen Richtung sofort auf die Gegenrichtung auswirken. Wer in Lichterfelde Ost die S-Bahn knapp verpaßt, kann dort nicht nur die Rücklichter des abfahrenden Zuges sehen, sondern auch, wie der Zug kurz hinter dem Bahnsteig wieder zum Stehen kommt, um auf einen verspäteten Gegenzug aus Lankwitz zu warten.

Das Überlagern von nun drei Linien (S2, S25 und S26) mit eingleisigen Streckenabschnitten (Lichtenrade - Blankenfelde, Schönholz - Tegel und im Bereich Lankwitz) sei, so der S-Bahn-Betreiber, die Hauptursache für die große



Dieses Bild vom 19. Juni veranschaulicht in mehrfacher Hinsicht das betriebliche Durcheinander in den ersten Wochen nach der S-Bahn-Wiederinbetriebnahme. (Foto: Marc Heller)



S-Bahn-Wiederinbetriebnahme am 28. Mai mit dem Regierenden Bürgermeister Eberhard Diepgen als einem Redner. An solchen Tagen entdecken alle Politiker ihr Herz für den öffentlichen Nahverkehr, insbesondere in Wahljahren. Es sind dieselben Politiker, die tatenlos zusehen, wie die im November 1993 vom Bundesverkehrsminister versprochenen 8,9 Milliarden DM für die Berliner S-Bahn Milliarde um Milliarde gekürzt werden. (Foto: I. Schmidt)



S-Bahnhof Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik, ehemals Wittenau (Kremmener Bahn), auf der eingleisig wiederhergestellten Strecke zwischen Schönholz und Tegel. Die Schönheit dieses für die Berliner S-Bahn typischen Bahnsteigdaches werden die Fahrgäste wohl noch viele Jahre genießen können, denn es gibt wichtigere Projekte als die Verschiebung des S-Bahnhofs zum nahegelegenen gleichnamigen U-Bahnhof auf der U8-Nord. (Foto: I. Schmidt)



Trotz mehrwöchiger Probefahrten gab es zu Beginn des Fahrgastbetriebes große Probleme. Schon am 29. Mai überzog diese Anzeige. (Foto: I. Schmidt)

Störanfälligkeit des neuen Angebotes auf der Nord-Süd-S-Bahn - ein Mißstand, der sich nur mit großem Bauaufwand beheben ließe. Mit im Vergleich dazu geringem Aufwand wäre aber eine andere "Sünde" gutzumachen: der zu große Signalabstand auf der vierten Nord-Süd-S-Bahn-Linie, der Wannseebahn. Zur Erinnerung: Weil BVG und Senat die Wannseebahn mit der modernsten Zugsicherungstechnik ausrüsten wollten (EZS 800), deren Entwicklung vom Hersteller aber nicht abgeschlossen werden konnte, passierte gar nichts - bis heute. Deshalb fehlen noch immer Signale zwischen Yorckstraße und Feuerbachstraße sowie westlich von Zehlendorf, so daß während des täglichen 10-Minuten-Taktes weder ein Ausgleichen von Verspätungen noch das Zwischenschieben von Überführungsfahrten möglich sind - vom wünschenswerten Fünf-Minuten-Takt im Berufsverkehr ganz zu schweigen. Hinzu kommt, daß mit der von der BVG zu verantwortenden Stilllegung des Stellwerks Sgr nicht nur das Ausfahrtsignal in Schöneberg enfiel, sondern auch die (kürzlich mit Millionenaufwand erneuerte) Kehranlage praktisch unbenutzbar wurde. Hier wäre mit einfachen Mitteln eine Verbesserung zu erreichen, doch ist der Geschäftsbereich Netz der DB AG zuständig, die S-Bahn Berlin GmbH ist auch hier nur Bittsteller.

Mit neuen Signalanlagen ist das allerdings so eine Sache: Von den schon notorischen Anfangsschwierigkeiten blieben auch die neuen Ks-Signale auf der S25 nicht verschont. Trotz relativ reibungslosem Probetrieb gab es nach Aufnahme des Fahrgastverkehrs anfangs fast täglich Signalstörungen. Anscheinend ist es heutzutage nicht mehr möglich, funktionierende Signalanlagen zu installieren die traurigen Erfahrungen mit Westkreuz, Potsdam - Madgeburg und Altona fanden auf der S25 ihre Fortsetzung.

Verstärkt wurde die Anfälligkeit des Fahrplanes auf den Nord--Süd-Strecken auch durch die neue Fahrplangestaltung auf der S 1. So erfreulich die auch vom Berliner Fahrgastverband IGEB geforderte Straffung des Fahrplanes ist, so erweist sich nun, daß die Herausnahme von gleich 5 bis 6 Minuten zwischen Berlin--Wannsee und Oranienburg möglicherweise doch zu viel war. Noch mehr Probleme verursacht die Verlagerung der fahrplanmäßigen Zugbegegnung von Frohnau nach Hohen Neuendorf - und damit an das stadtauswärtige Ende dieses eingleisigen Abschnittes. Da die Züge aus der Stadt häufiger verspätet sind, als die vom Endbahnhof kommenden, sollten solche Begegnungen immer am stadteinwärtigen Ende einer eingleisigen Strecke liegen, um die Verspätungen nicht auch noch auf den Gegenzug zu übertragen.

Das Faß zum Überlaufen brachte dann ein Schaden an den Yorckbrücken - auch dieser nicht durch die GmbH verursacht, sondern durch einen Lkw, und nicht durch die GmbH zu beheben, sondern durch den Geschäftsbereich Netz der DB AG. Die durch den Autounfall erzwungene Langsamfahrstelle, die noch unbestimmte Zeit nötig sein wird, machte den Fahrplan endgültig zur Makulatur.

Unter diesen Umständen war es nachvollziehbar, daß der S--Bahn-Betreiber entschied, die Linie S26 vorübergehend von Waidmannslust nach Anhalter Bahnhof zurückzuziehen. (Tatsächlich kehren die Züge in Potsdamer Platz, wo der Bahnsteig aber nicht für Fahrgäste nutzbar ist.) Damit gelang es, die nun statt sechs Zuggruppen innerhalb von 20 Minuten weitgehend pünktlich durch den Nord-Süd-Tunnel fahren zu lassen. Nicht nachvollziehbar ist aber, warum die Züge der S2 nicht als Ersatz für

den Nordabschnitt der S26 über Nordbahnhof hinaus bis Waidmannslust durchgezogen werden. Nicht verständlich und ebenfalls allein von der S-Bahn GmbH zu verantworten ist auch die anfangs völlig unzureichende und jetzt noch immer verbesserungsbedürftige Information der Fahrgäste über die Änderungen.

Unter diesen Umständen besonders erfreulich ist die über den Erwartungen liegende Besetzung der Züge nach Tegel. Nach anfänglichen Schwierigkeiten scheint nun auch der Anschluß zum "S-Bahn--Vorlaufverkehr" nach Hennigsdorf, zur BVG--Buslinie 224, zu klappen der dank des Reinickendorfer Baustadtrates bisher einzigen Buslinie, die zum Bahnhofsvorplatz fährt. Unakzeptabel sind aber die Betriebs- und Taktzeiten dieser Linie. Ein sonntäglicher Stundentakt und eine letzte Fahrt ab Tegel um 22.04 Uhr sind kein attraktives Angebot. Wer aus Hennigsdorf zum Kneipen- oder Theaterbesuch nach Berlin fährt oder einen Sonntagsausflug in den Berliner Zoo machen will, dem kann man nur abraten, sich auf diese Buslinie zu verlassen. Hier sollte man doch erwarten, daß vor allem abends zu jeder S-Bahn ein Anschlußbus bereit steht, solange die Schienenverbindung nach Hennigsdorf immer noch unterbrochen ist.

Noch nicht zufrieden ist man bei der S-Bahn GmbH mit der Besetzung der Züge nach Lichterfelde Ost. Doch bekanntlich dauert es rund ein Jahr, bis Fahrgäste ein neues Angebot in vollem Umfang annehmen, insbesondere bei derartig vielen Startschwierigkeiten des Betreibers - auch wenn dieser sie nur zu einem geringen Teil zu Verantworten hat. Denn es interessiert die Fahrgäste überhaupt nicht, ob der DB-Geschäftsbereich X oder die Senatsverwaltung Y Schuld sind, sie erwarten regelmäßige und pünktliche Züge - und zwar vom Betreiber. Damit muß die S-Bahn GmbH leben.

Kurzfristig scheint es nur eine sinnvolle Lösung zu geben: Um den Fahrplan nicht innerhalb der Fahrplanperiode zu ändern, dürfen auf der S1 und der S25 nur noch Neubaufahrzeuge eingesetzt werden. Ihre Schnelligkeit bietet die Chance, kleine Verspätungen innerhalb des vorhandenen Fahrplanes wieder "herauszufahren".

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000963>.

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