

Bauten

# Alternativen zur S-Bahn-Verschwenkung

aus SIGNAL 06/1989 (Juli 1989), Seite 15-16 (Artikel-Nr. 10001156)  
IGEB

Der CDU/F.D.P.-Senat plante eine Verschwenkung der S-Bahn-Linie 2 vom S-Bf. Papestraße über die Ringbahn- zur Wannseebahntrasse und weiter bis zum U-Bf. Gleisdreieck. Das Projekt sollte 280 Mio. DM kosten. Über die gravierenden Nachteile dieser extrem teuren Lösung, die in Wirklichkeit nur der Trassenfreilegung für eine Nord-Süd-Autobahn (die Westtangente) diente, wurde im SIGNAL schon mehrfach berichtet. Deshalb hat die IGEB die Koalitionsvereinbarung von SPD und AL: Auf die Verschwenkung der Lichtenrader Bahn soll verzichtet werden auch ausdrücklich begrüßt. Die fehlende Umsteigemöglichkeit zwischen den S-Bahn-Linien 1, 2 und (ab 1992/93) 6 sowie der U-Bahn-Linie 1 stellt jedoch eine empfindliche Lücke im Berliner Schnellbahnnetz dar, zu deren Beseitigung wir schon mehrere Vorschläge veröffentlicht haben. Fortgesetzt werden soll die Diskussion mit einer interessanten studentischen Seminararbeit von 1988 aus dem Fachgebiet Eisenbahnwesen und spurgebundener Nahverkehr (Prof. Dr.-Ing. Werner Herbst) der TU Berlin.

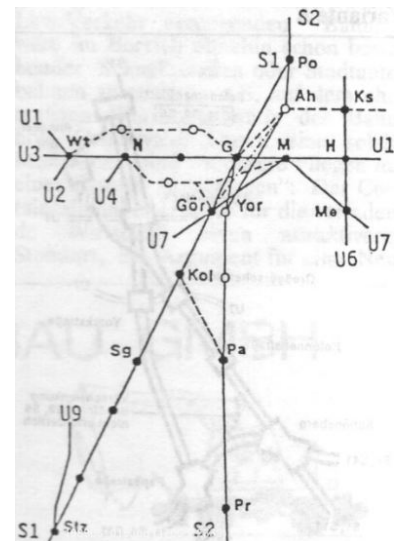
## Ausgangssituation

Die von der BVG betriebenen S-Bahn-Linien haben an mehreren Stellen Berührungs- bzw. Kreuzungspunkte mit bestehenden U-Bahn-Linien, jedoch ist an einigen dieser Stellen keine Umsteigemöglichkeit zwischen S- und U-Bahn vorhanden. Ein augenfälliges Beispiel hierfür ist die fehlende Verknüpfung der die südwestlichen und südlichen Berliner Vororte erschließenden S-Bahn-Strecken - bedient von den Linien S1 bzw. S2 - mit der wichtigen Ost-West U-Bahn-Linie 1 (Schlesisches Tor - Ruhleben). Die beiden Vorortstrecken Wannsee - Anhalter Bahnhof (Wannseebahn, S1) und Lichtenrade - Anhalter Bahnhof (S2-Süd) münden wenige hundert Meter nördlich der Bahnhöfe Großgörschenstraße (S1) bzw. Yorckstraße (S2), wo Übergangsmöglichkeiten zur Linie U7 (Rathaus Spandau - Rudow) bestehen, in den Nord-Süd-Tunnel ein und unterfahren in Höhe des Landwehrkanals die hier in Hochlage geführte Strecke der Linie U1 (dieser Kreuzungspunkt liegt ungefähr in der Mitte zwischen den U-Bahnhöfen Gleisdreieck und Möckernbrücke), bevor sie den Anhalter Bahnhof erreichen. Von den genannten S-Bahn-Linien aus ist ein Übergang zur U-Bahn-Linie 1 derzeit nur unter Inkaufnahme mindestens zweimaligen Umsteigens möglich, und die Fahrgäste können damit wichtige Ziele, vor allem im Bereich Wittenbergplatz/Zoo, nicht schnell und bequem erreichen. Um diesen Mißstand abzuhefen, müßte ein Umsteigebahnhof geschaffen werden, von dem aus diese Ziele direkt erreichbar sind.

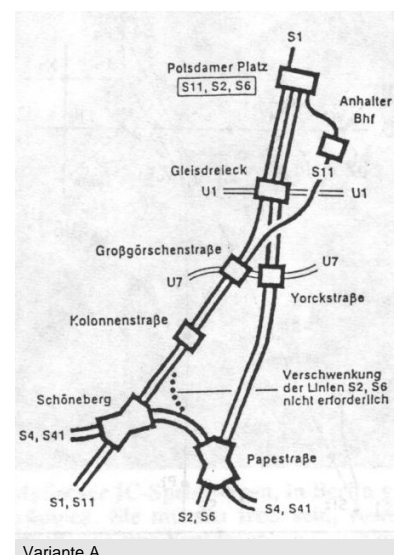
## Möglichkeiten der Verknüpfung

### 1. Umsteigebahnhof Gleisdreieck (Varianten A und B)

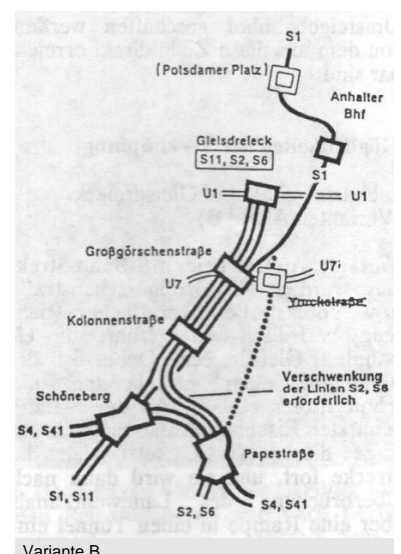
Variante A: Die beiden S-Bahn-Strecken werden ab Großgörschenstraße bzw. Yorckstraße in nördlicher Richtung oberirdisch weitergeführt zum U-Bahnhof Gleisdreieck. Dabei ist die Benutzung einer bestehenden und schon früher einmal von



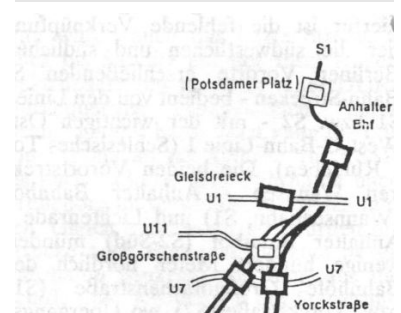
Möglichkeiten der Verknüpfung im Bereich Gleisdreieck (Schemaskizze). ( )



Variante A



Variante B



der S-Bahn benutzten Eisenbahntrasse möglich. Im Zuge dieser Trasse setzt sich die Strecke fort, und sie wird dann nach Überbrückung des Landwehrkanals über eine Rampe in einen Tunnel eingeführt, der bis zum Potsdamer Platz verläuft und dort durch schon bestehende Tunnelstützen an den Nord-Süd-Tunnel angeschlossen wird. Die bisherige über Anhalter Bahnhof führende Strecke kann aufgelassen oder nur noch als Betriebsstrecke und ggf. für Umleitungen genutzt werden, sofern nicht die künftige Nutzung des Gebietes um den Anhalter Bahnhof eine Aufrechterhaltung der Bedienung dieses Bereiches durch die S-Bahn rechtfertigt (dann müßte eine zusätzliche Linie eingerichtet werden). Am 4-gleisigen S-Bf . Potsdamer Platz könnten die dort vorhandenen Abstellanlagen genutzt werden.

Variante B: Die von Lichtenrade kommende Linie S2 wird unmittelbar nördlich des Bahnhofs Papestraße über eine neu anzulegende Trasse mit Anbindung an die Ringbahn zur Wannseebahn, über diese bis Großgörschenstraße und weiter wie bei Variante A zum U-Bahnhof Gleisdreieck geführt. Die Linie S1 verkehrt weiterhin zum Anhalter Bahnhof und darüber hinaus bis nach Frohnau. Diese Variante entspricht der Schnellbahnplanung im ÖPNV-Konzept des Senats, das auch den Neubau des S-Bahnhofs Kolonnenstraße (zwischen Großgörschenstraße und Schöneberg), auch als Umsteigebahnhof zur Verknüpfung der Linien S1 und S2 miteinander, sowie eines weiteren Bahnhofs mit Verknüpfung der Linie S2 mit der Ringbahn vorsieht.

## 2) Umsteigebahnhof Yorckstraße (Variante C)

Die zur Zeit außer Betrieb befindliche U-Bahn-Strecke Wittenbergplatz - Nollendorfpfatz - Bülowstraße - Gleisdreieck wird zwischen Wittenbergplatz und Bülowstraße reaktiviert. Von dem in Hochlage befindlichen Bahnhof Bülowstraße aus wird die bestehende Hochbahnstrecke in Richtung Gleisdreieck bis hinter die Dennewitzstraße benutzt, von wo eine neu anzulegende, abzweigende Strecke in Hochlage zur Yorckstraße führt. Dort bestehen Umsteigemöglichkeiten zur Linie U7 und zu den beiden S-Bahn-Linien (auch der von der Linie S1 bediente Bahnhof Großgörschenstraße befindet sich in unmittelbarer Nähe). Mit dem neuen Streckenast wären eine Linienführung Uhlandstraße - Yorckstraße (erlängerte U3) oder, besser noch, Ruhleben - Yorckstraße (veränderte U1) und Krumme Lanke - Schlesisches Tor (verlängerte U2) möglich.

## **Gegenüberstellung der Varianten**

Während die Varianten A und B den Bau neuer Strecken bzw. eines Tunnels erfordern und damit relativ hohe Investitionskosten verursachen, dürfte Variante C vergleichsweise einfach und billig zu realisieren sein. Variante C hat jedoch den Nachteil, daß mit der hierbei vorgesehenen Anbindung der von der Bülowstraße kommenden Hochbahnstrecke an die S-Bahnhöfe Yorckstraße und Großgörschenstraße von bzw. zu den Linien S1 und S2 kein direkter Übergang in bzw. aus Richtung Schlesisches Tor möglich ist; hier müßte nach wie vor zweimal umgestiegen werden. Dieser Nachteil wiegt aber nicht so schwer, als daß er nicht in Kauf genommen werden könnte, da die Verkehrsströme in bzw. aus Richtung Wittenbergplatz dominieren und diese Richtung direkt an die beiden S-Bahn-Linien angebunden ist. Bei den Varianten A und B käme es hingegen zu einer zusätzlichen Belastung der Linie U1, die in Spitzenzeiten kaum noch mehr Fahrgäste aufnehmen

kann. Allerdings wäre eine Entlastung dieser Linie durch die Wiederinbetriebnahme der Strecke Gleisdreieck - Bülowstraße - Nollendorfplatz - Wittenbergplatz möglich, dies würde jedoch weitere Investitionen notwendig machen.

Die Realisierung der Variante A setzt eine Einigung in auf politischer Ebene zu führenden Gesprächen mit der östlichen Seite über die Nutzung des im Bezirk Mitte und damit in Berlin (Ost) gelegenen S-Bf.s Potsdamer Platz voraus. Es bestände dann auch die sehr wünschenswerte Möglichkeit, diesen unterirdisch gelegenen S-Bahnhof von Berlin (West) aus zugänglich zu machen.

Eine Realisierung von Variante B hätte längere Fahrzeiten als bisher auf dem Abschnitt der S2 nördlich von Papestraße zur Folge. Da in diesem Bereich dann auch einige enge Kurven und steile Rampen durchfahren werden müßten, käme es außerdem zu einem erhöhten Verschleiß an den Radsätzen der Fahrzeuge. Zweifelsohne handelt es sich hierbei um die teuerste der drei Varianten. Auch verzichtet sie auf den S-Bf. Yorckstraße und die Möglichkeit des S-Bahnhofs Dudenstraße und verliert somit an Erschließungsfunktion.

## **Ausblick**

Obgleich Variante C sicherlich die einfachste und billigste Möglichkeit wäre, ist Variante A aufgrund ihrer verkehrlichen und möglichen betrieblichen Vorteile zu favorisieren. Wahrscheinlich wird keine von beiden realisiert werden, denn die Trasse der S-Bahn verläuft zwischen Papestraße und Yorckstraße teilweise im Zuge der Trasse der geplanten Nord-Süd-Straße, die vermutlich gebaut werden wird. Aus diesem Grunde ist mit der Verwirklichung von Variante B zu rechnen.

\*\*\*

Angesichts des resignativen Tones der Studenten beim Ausblick sei daran erinnert, daß die Arbeit bereits 1988 erstellt wurde. Denn mit dem Berliner Regierungswechsel im März 1989 ist die Nord-Süd-Autobahn nun hoffentlich endgültig "gestorben" - und damit auch die Variante B. Deshalb sollte der SPD/AL-Senat nun schnellstens ein neues Verknüpfungskonzept ohne die Verschwenkung erstellen. Es ist angesichts der vielen Interessenten an den Gleisdreieck-Flächen dringend erforderlich.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001156>.

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