

■ Schienenverkehrswochen 1990

## S-Bahn-Sprechttag

aus SIGNAL 09/1990 (Dezember 1990), Seite 13-14 (Artikel-Nr. 10001302)  
IGEB

Veranstaltungen zur Berliner S-Bahn waren stets einer der Höhepunkte der Berliner Schienenverkehrs-Wochen. Und auch dieses Mal wurde es eng im Raum. Doch der, der in den Vorjahren den Saal gefüllt hatte, der für die BVG-S-Bahn zuständige Hauptabteilungsleiter Erich Kratky, blieb am 20. September 1990 zuhause. Er habe sich über die Berichterstattung im SIGNAL geärgert, ließ er zur Begründung ausrichten. Gemeint war vor allem der Artikel zum 2. Juli in [Heft 5/90](#), der so manche Kritik an der BVG enthält. Dagegen wird in demselben Aufsatz die Deutsche Reichsbahn gelobt, weil sie den durchgehenden S-Bahn Verkehr auf der Stadtbahn ermöglicht habe. Natürlich wissen auch wir, daß diese Leistung nicht ohne die BVG möglich war. Aber die Initiative kam von der DR, und sie hatte auch die Hauptlast zu tragen. Dies wurde der IGEB gegenüber mehrfach - auch von «Insidern» - bestätigt. Und so war es für uns eine besondere Freude, den "Drahtzieher" für diese und andere Aktivitäten, Herrn Dr.-Ing. Wolf-Ekkehart Matthaeus, Betriebsleiter S-Bahn bei der Reichsbahndirektion Berlin, erstmals auf den Schienenverkehrs-Wochen begrüßen zu können.

Von Anfang an spürten die Besucher, daß sie mit Herrn Matthaeus einen «Vollblut-Eisenbahner» vor sich hatten, der seit Jahrzehnten der Berliner S-Bahn eng verbunden ist. Entsprechend lebendig, weil durch eigenes Erleben geprägt, war sein Rückblick auf die Berliner S-Bahn von der Nachkriegszeit bis heute. Natürlich war der Mauerbau ein besonders schmerzlicher Einschnitt. Extreme Situationen waren auch bei der S-Bahn die Folge: So ergab eine Zählung im Jahr 1964, daß 98% aller Fahrgäste im Ost-Netz der Berliner S-Bahn auf ihrer Fahrt den S-Bahnhof Ostkreuz frequentierten bzw. passierten.

Auch die zunehmende Belastung der Stadtbahn war eine Folge der Teilung. Auf dem Abschnitt Hauptbahnhof - Jannowitzbrücke mußte mit 10 Vollzügen in 20 Minuten an die Grenze der Kapazität gegangen werden. Signaltechnisch ist zwar zwischen Friedrichstraße und Ostkreuz sogar ein 90-Sekunden-Takt möglich, aber dann stehen bei Bahnhöfen mit einem Bahnsteig nur 24 Sekunden pro Halt zur Verfügung. Das sei, so der Referent, angesichts des Fahrgastaufkommens auf den meisten Stationen der Stadtbahn zu wenig. Außerdem seien die Treppenanlagen für eine dichtere Zugfolge in der Regel nicht ausreichend. Die Fahrgäste kommen teilweise, wie Versuche der DR zeigten, nicht bis zum Eintreffen des nächsten Zuges vom Bahnsteig.

Doch so manche Belastung der Berliner S-Bahn als Folge der Teilung werde ja nun bald der Vergangenheit angehören, äußerte sich Herr Matthaeus zuversichtlich. Ziel der DR sei es, das Berliner S-Bahn-Netz im wesentlichen in seiner Ausdehnung von 1961 wiederherzustellen. Ergänzend dazu sei ein Regionalnetz, etwa bis Brandenburg und Frankfurt/Oder, mit Oberleitungsverkehr erforderlich. In diesem Zusammenhang komme dem schnellen Ausbau der Ringbahn für den Reiseverkehr eine besondere Bedeutung zu.

Nach seinen Eindrücken von der West-Berliner S-Bahn gefragt, äußerte Herr Matthaeus Anerkennung für die Leistungen des Betreibers BVG. Er wisse schließlich,

in welchem schlechtem Zustand die von der DR übernommenen Bahnanlagen 1984 gewesen seien. Weniger angetan zeigte er sich allerdings von den Baumaßnahmen bei der S-Bahn, die er «mit den Augen eines Eisenbahners» teilweise anders geplant hätte. Verständnis habe er für die derzeitige Verunsicherung bei der BVG, weil mit der für Ende 1993 geplanten Rückgabe der West-S-Bahn an die Eisenbahn ein unbefriedigender Schwebzustand verursacht wurde.

Für die Reichsbahn bedeutet die neue Situation, daß sie sich ab sofort mit allen über 1993 hinaus wirkenden Planungen befassen will, darf und muß. Herr Matthaeus machte deutlich, daß bei Fernbahn- und S-Bahn-Planungen ohne Beteiligung der DR nichts mehr geht. Erstes Beispiel dafür werde der Bereich Papestrage sein, wo man mit der Senatsplanung für den Fern- und S-Bahn-Verkehr nicht einverstanden sei. Aber auch bei langfristigen Projekten wolle man mitreden. So plane die DR, zukünftig mit der S-Bahn von Lichterfelde Süd nicht mehr zum Bahnhof Teltow oder gar bis Ludwigsfelde zu fahren, sondern - anknüpfend an eine alte Reichsbahn-Planung - über Teltow Stadt bis Stahnsdorf und weiter über die Friedhofsbahn nach Wannsee. Das sei verkehrlich und betrieblich besser. Ludwigsfelde und die anderen Orte an der Anhalter Bahn sollten mit Regionalzügen, die zunächst bis Lichterfelde-Ost verkehren, an das Berliner Schnellbahnnetz angeschlossen werden.

Mehr als drei Stunden lang beantwortete Herr Matthaeus Frage auf Frage. Beeindruckend waren seine detaillierten Kenntnisse auf allen Gebieten und sein Stil, auch bei kontroversen Positionen die seine sorgfältig und ausführlich zu erläutern. Dies unterschied sich wohlthuend vom Auftreten mancher Fachleute, die Fahrgastmeinungen mit dem Hinweis auf betriebliche Zwänge und auf fehlendes Verständnis für die größeren Zusammenhänge übergehen. Aber an diesem Abend hatte wohl keiner sein Kommen bereut. Mit großem Beifall wurde Herr Matthaeus verabschiedet. Auf Wiedersehen!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001302>.

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