

Planung

# 10-Minuten-Takt auf der S-Bahn muß bleiben

aus SIGNAL 02/1991 (März 1991), Seite 13-14 (Artikel-Nr: 10001339)  
IGEB

Den Medien war zu entnehmen, wie sich die BVG die Durchführung des S-Bahn-Verkehrs während der Nord-Süd-S-Bahn Tunnel-Sanierung vorstellt: Vom 2.4.1991 bis voraussichtlich zum August soll der Streckenabschnitt Gesundbrunnen - Friedrichstraße saniert werden, und zwar sowohl der Tunnel als auch die Strecke Humboldthain - Gesundbrunnen. Die Züge werden dann jeweils im 10-Minuten-Takt auf folgenden Streckenabschnitten verkehren: - Frohnau - Gesundbrunnen Wannsee - Anhalter Bf.

Lichtenrade - Friedrichstraße (über den Gleiswechsel südlich des Bfs. Unter den Linden)

Busersatzverkehr zwischen S-Bf. Gesundbrunnen und U-Bf. Reinickendorfer Straße.

Anschließend bis voraussichtlich Dezember 1991 soll dann der Abschnitt Friedrichstraße - Anhalter Bf. saniert werden. Hierbei ist folgende

Verkehrsabwicklung vorgesehen: - Frohnau - Gesundbrunnen alle 10 Minuten

Gesundbrunnen - Friedrichstr. Pendelverkehr alle 20 Minuten

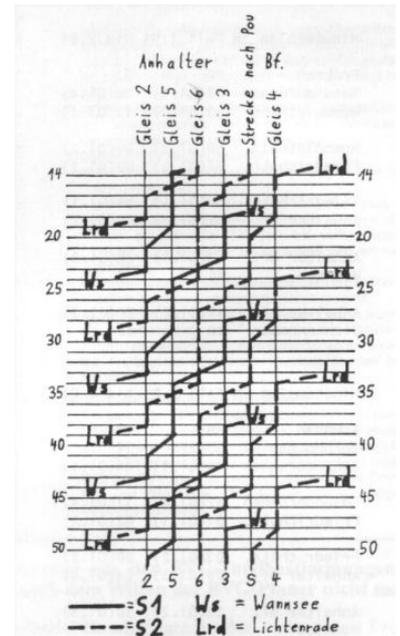
Wannsee - Anhalter Bf. alle 10 Minuten

Lichtenrade - Anhalter Bf. alle 20 Minuten

Busersatzverkehr in unbekannter Form

Diese Planung ist aus Fahrgastsicht völlig unakzeptabel, da die 20-Minuten-Takte eine zusätzliche und vor allem nicht erforderliche Verschlechterung des Angebots wären. Außerdem soll im Spätsommer der SBf. Bornholmer Straße (Ost) eröffnet werden. Mit den dann zu erwartenden Umsteigern aus Richtung Oranienburg und Bernau auf die S1 wird der geplante Pendelverkehr auch kapazitätsmäßig nicht ausreichen. Und die Lichtenrader, die erst vor einem halben Jahr in den Genuß des 10-Minuten-Taktes gekommen sind, werden für die BVG-Pläne ebenfalls überhaupt kein Verständnis haben.

Daß die 20-Minuten-Takte vermeidbar sind, soll nachfolgend gezeigt werden (siehe hierzu auch den Gleisplan zum vorhergehenden Artikel). Zunächst zum Pendelverkehr: Er ist unvermeidbar, weil es nördlich des Bfs. Friedrichstraße in akzeptablem Abstand keine Möglichkeit für einen Gleiswechsel gibt. Da jedoch dieser Teil des Tunnels dann bereits saniert ist, steht der S-Bf. Nordbahnhof mit allen Gleisen zur Verfügung. Sollte das Stellwerk noch nicht (wieder) betriebsbereit sein, kann hier für die Dauer der Sanierung des Südteils des Tunnels ein Containerstellwerk verwendet werden. Indem nun der planmäßige Verkehr von Frohnau nicht bis Gesundbrunnen, sondern bis Nordbahnhof durchgeführt wird, besteht die Möglichkeit, mit einem Pendelzug zwischen Nordbahnhof und Friedrichstraße im 10-Minuten-Takt zu fahren. Dies kann wahlweise auf beiden Streckengleisen geschehen, um die Sanierung des S-Bfs. Friedrichstraße nicht zu behindern.



Wie der Bildfahrplan zeigt, können die S-Bahn-Züge der S1 und S2 im 10-Minuten-Takt zum Anhalter Bahnhof geführt und dort gekehrt werden.

Minutenplan Frohnau-Friedrichstr. nach Sanierung des Tunnel-Nordteils

Frohnau	19	33
Nordbahnhof	42(G1.2)	10(G1.3)
Nordbahnhof	44(G1.1)	03(G1.1)
Friedrichstr.	48(G1.1)	59(G1.1)
oder:		
Nordbahnhof	49(G1.4)	08(G1.4)
Friedrichstr.	53(G1.2)	04(G1.2)

Nach den bisherigen Plänen soll den S-Bahn-Fahrgästen im Herbst zwischen Gesundbrunnen und Friedrichstr. nur ein 20-Minuten-Takt geboten werden. Dies ist für die IGEB völlig unakzeptabel. Wenn der Pendelverkehr auf den Abschnitt Nordbf. - Friedrichstr. beschränkt wird, kann der 10-Minuten-Takt erhalten bleiben.

Eine anspruchsvollere Lösung als im Norden ist gefragt, um den 20-Minuten-Takt nach Lichtenrade auf 10 Minuten zu verdichten. Hierbei spielt der Engpaß Anhalter Bf. die entscheidende Rolle. Wenn versucht wird, S1 und S2 jeweils im 10-Minuten-Takt nur über Gleis 3 zu kehren, dann entsteht durch die zu knappen Entleerungszeiten und den drängenden Zeitplan leicht eine Verspärung die nicht mehr abgebaut werden kann. Um dem zu begegnen und Reserven zu schaffen, plant die BVG für die S2 nur einen 20-Minuten-Takt.

Dieser Attraktivitätsverlust ist aber nicht notwendig und deshalb nicht hinnehmbar: Da auf dem Streckengleis von Anhalter Bf. nach Potsdamer Platz kein Zugverkehr stattfindet, kann dieses zum Kehren verwendet werden. Es entsteht dann die nötige Zeitreserve, weil die auf dem Streckengleis kehrenden Züge durch Gleis 3 nur noch durchfahren und dort nicht auch noch entleert werden müssen. Die Züge der S2 fahren dann auf Gleis 4 ein, werden dort entleert und wenden über das Streckengleis und Gleis 3 in die Kehranlage. Die Gleisbelegungen können dem nachstehenden grafischen Fahrplan entnommen werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001339>.

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