SIGNALARCHIV.DE

Nahverkehr

Lesermeinungen zum S-Bahn-Betriebskonzept 2004 der IGEB

aus SIGNAL 07/1999 (November 1999), Seite 11 (Artikel-Nr: 10001810)

IGEB, Abteilung S-Bahn und Regionalverkehr

Uns erreichten zahlreiche Zuschriften mit weiteren Ideen, Hinweisen und Überlegungen unserer Leser zum IGEB-Vorschlag S-Bahn-Betriebskonzept 2004 (SIGNAL 5/99). Im nachfolgenden Artikel möchten wir darauf eingehen. Allen, die uns ihre Meinung geschrieben haben, an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön!

Schöneweide

Die Linienführung mit der Aufspaltung in Stamm- und Tageslinien sei nicht konsequent, da an allen anderen Stellen des Netzes ebenfalls nur unverzweigte Linien für sinnvoll gehalten werden (wegen des einfacheren betrieblichen Ablaufs und der besseren Übersichtlichkeit usw.). Hier liegt tatsächlich eine Abweichung vom selbstgesteckten Ziel vor, über die wir auch schon intern diskutiert haben.

Trotzdem läßt sich anführen: Alle anderen Außenstrecken haben in Richtung Zentrum nur einen möglichen Weg 3, 5, 7, 75 von Osten zum Beispiel nur auf die Stadtbahn). Eine Auswahl der Richtung läßt sich also auch durch eine Verästelung nicht erreichen. Die Strecken im Raum Schöneweide zeichnen sich aber dadurch aus, daß in Richtung Zentrum (Tarifbereich A) drei verschiedene Fahrmöglichkeiten bestehen. Diese lassen sich aber nicht eindeutig bestimmten Relationen nach Süden zuordnen.

Bahnhof Flughafen Schönefeld

Die Anbindung von Flughafen Schönefeld an die Stadtbahn trotz des zielparallelen RE-Angebots ist beispielsweise politisch bedingt, denn die ältere und stärker belegte Strecke ist bekanntlich die nach Königs Wusterhausen. Aus diesem Grunde wäre es vermessen, im Tagesverkehr unnötig viele Fahrgäste zum Umsteigen zu zwingen. Derselbe Gedanke führte auch zur doppelten Linienführung Wannsee - Potsdam.

Der S-Bahn-Vollring

Recht haben die Leser, die die Benutzung des Ringes im Alltagsverkehr nur auf Teilstrecken voraussehen. Daraus kann natürlich gefolgert werden, daß auch die Linien auf dem Ring immer nur Teilabschnitte befahren könnten, und sich dabei so geschickt überlagern, daß auf allen wichtigen Abschnitten eine direkte Verbindung besteht. Das Problem dabei ist die Frage, welche Außenstrecken miteinander verknüpft werden können, ohne die klare Struktur auf der Stadtbahn und im Nord-Süd-Tunnel zu stören.

Dafür bleiben im wesentlichen die Strecken im Raum Schöneweide und die Nordring-Verbindung über Schönfließ übrig. Diese weisen aber ein so unterschiedliches Verkehrsaufkommen auf, daß eine Verknüpfung hier wirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Außerdem wird dieses Prinzip schon zur Verstärkung bestimmter Ringabschnitte genutzt.

Anders stellt sich diese Frage bei den Wagenumläufen auf dem Ring, da nicht sicher ist, ob eine »Vollring-Runde" in einer geraden Minutenzahl geschafft werden kann. In diesem Fall ist aber auch eine Verknüpfung der Ringlinie S 1 mit der Südring-Linie S 6 (+ S 65) möglich. Diese Option würde auch den Wagentausch zur Betriebswerkstatt erleichtern, da die Anlagen in Papestraße leider nicht in absehbarer Zeit zur Verfügung stehen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001810.

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