

■ Berlin

Nordring-Kurve erspart Pendelverkehr am Ostkreuz

aus SIGNAL 09-10/2000 (Januar/Februar 2001), Seite 14 (Artikel-Nr: 10001968)
IGEB, Abteilung S-Bahn und Regionalverkehr

Am 25. Dezember 2000 ereignete sich eine Betriebsstörung bei der Berliner S-Bahn.

Ein Zug der S8 Richtung Grünau blieb im S-Bahnhof Treptower Park mit einem Defekt stehen. Es war zunächst nicht möglich, die Strecke zu räumen, und so kam es zu einer Betriebsstörung von über einer Stunde.

So etwas kann passieren und wäre kein Grund, hier erwähnt zu werden. Die Art der Betriebsführung während der Störung ist bemerkenswert: Die Linien S4, S8 und S85 fuhren von Norden ab Frankfurter Allee über die Nordring-Kurve nach Warschauer Straße, wendeten dort am Bahnsteiggleis 1 und nahmen dann die von den Linien S6 und S9 bekannte Südringkurve nach Treptower Park zur Weiterfahrt. Ergebnis:

- Einsparung eines Pendelverkehrs mit mehrfachem Umsteigen,
- keine Störung der Gegenrichtung (beim Pendeln wäre das Gegengleis benutzt worden und beide Richtungen behindert),
- nur zehn Minuten Fahrzeitverlängerung Richtung Süden,
- kein Halt in Ostkreuz, aber alle Anschlußzüge werden auch in Warschauer Straße erreicht, größtenteils sogar bahnsteiggleich.

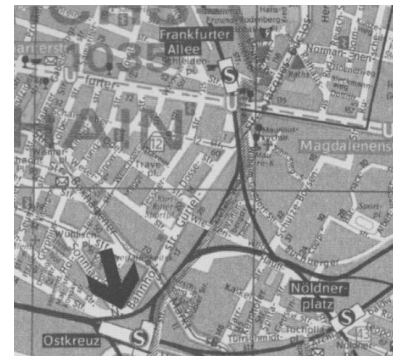
Die noch nicht abgebaute Nordring-Kurve im Bahnhof Ostkreuz erlaubt diese Betriebsführung, die den Fahrgästen viel Ärger erspart hat. Aber diese Kurve soll nach dem Willen der Bahn AG und der S-Bahn GmbH bei der Modernisierung des Bahnhofs Ostkreuz ersatzlos entfallen.

Die von der IGEB häufig geäußerte Kritik an den Plänen, beim Umbau auf diese Fahrmöglichkeit zu verzichten, hat sich bestätigt. Für Sonderfahrten oder zur Umfahrung im Störfall reicht unserer Ansicht nach ein Gleis für beide Richtungen (aber mit Bahnsteighalt!) aus. Die Beseitigung der Nordringkurve wäre ein fataler Fehler! Für Störungen am Ostkreuz, dem größten S-Bahn-Knoten Berlins, sollte die flexible Umfahrungsmöglichkeit gewahrt bleiben.

Die Weichenerneuerungen nördlich des Bahnsteigs F (Ringbahnsteig) im Bahnhof Ostkreuz fallen in Zukunft nicht sehr ins Gewicht, da an dieser Stelle ohnehin eine neue Gleisverbindung für den Linksfahrbetrieb Richtung Frankfurter Allee nötig wird und der Abzweig sich gut integrieren läßt.

Außerdem steht das Gesamtensemble Bahnhof Ostkreuz, das von den Gleiskurven maßgeblich geprägt wird, unter Denkmalschutz. Die Planungen besagen, daß der Bahndamm aus stadtplanerischen und historischen Gründen sichtbar bleiben, aber seinem betrieblichen Sinn beraubt werden soll. Das ist nicht einzusehen.

Schließlich sei auch noch an den IGEB-Vorschlag eines Fernbahntunnels von der Wriezener Bahn zum Ostbahnhof erinnert. Dieser ermöglicht ebenfalls eine größere Flexibilität bei Störungen, wird aber von der Bahn und dem Land Berlin bisher aus



Die zur Zeit nicht mehr benutzte Nordring-Kurve (Pfeil) am S-Bahnhof Ostkreuz. Um im Störfall flexibler reagieren zu können, schlägt die IGEB den eingleisigen Erhalt vor. (Karte aus: Buchplan Berlin)

Kostengründen abgelehnt. Mit der anstehenden Umgestaltung der Strecke Ostkreuz - Ostbahnhof wäre auf Jahrzehnte die letzte Chance dazu vertan.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001968>.

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