



Berlin

Vollring komplettiert S-Bahn-Kernnetz

aus SIGNAL 09-10/2001 (Dezember 2001 - Januar 2002), Seite 26-27 (Artikel-Nr: 10002111)
S-Bahn Berlin GmbH

Neue Verbindungen: Fortsetzung des Grunderneuerungsprogramm Hauptstadtbahn 2006. Mit der Wiederherstellung der S-Bahn-Verbindung zwischen Westhafen und Gesundbrunnen zum 16. Juni kommenden Jahres kann die Berliner Ringbahn wieder durchgehend befahren werden.

Bund, Land und Deutsche Bahn haben damit ihr Ziel der Reaktivierung des über Jahrzehnte vernachlässigten Stadtschnellbahnsystems erreicht. Die sogenannte »Strecke ohne Ende" mit einer Länge von 37 Kilometern war im August 1961 in Folge des Mauerbaus geteilt und im Westteil der Stadt Anfang der achtziger Jahre stillgelegt worden.

In bisher fünf Schritten fand seit 1993 der Wiederaufbau der neben Stadtbahn und Nord-Süd-Bahn wichtigsten S-Bahn-Strecke statt. Langwierige Planfeststellungsverfahren, in denen veränderte Rahmenbedingungen für die Fernbahn und den Transrapid berücksichtigt werden mussten, hatten immer wieder zu Verzögerungen bei der Fertigstellung geführt.

Ringbahn mit Betriebskonzept für das neue Berlin

Der Vollring eröffnet für die S-Bahn Berlin GmbH grundsätzlich neue Möglichkeiten der Betriebsführung. »Wir können Linienweg und Zugdichte künftig besser der Nachfrage und den veränderten Verkehrsströmen im neuen Berlin anpassen", erklärt Geschäftsführer Günter Ruppert. Gleichzeitig ermöglicht das erweiterte Angebot im Zusammenhang mit der Grunderneuerung des S-Bahn-Bestandsnetzes bei Streckensperrungen eine bessere Umleitung von Verkehrsströmen.

Mit der Betriebsaufnahme des Zugverkehrs auf der komplettierten Ringbahn werden sich zum Teil seit Jahrzehnten gewachsene Fahrtgewohnheiten verändern und Fahrzeiten verkürzen. Die S-Bahn Berlin GmbH hat im Vorfeld der Inbetriebnahme verschiedene Modelle der Betriebsführung entwickelt und in Simulationen getestet. Dabei stellte sich heraus, dass bei einer Fahrzeit von rund 63 Minuten wegen Taktverschiebungen ein endloser Ringbetrieb wenig sinnvoll ist.

Vielmehr hat sich das Verkehrsunternehmen deshalb für einen Betrieb entschieden, bei dem die Züge von den südöstlichen Zulaufstrecken (Königs Wusterhausen/Spindlersfeld) den Ring erreichen und nach jeweils ca. eineinhalb Umrundungen enden oder den Ring an anderer Stelle wieder verlassen. Die Fahrzielanzeiger an den Zügen und auf den Bahnsteigen werden klar nachvollziehbare Fahrtwege angeben.

Weitere Modernisierung des Bestandsnetzes

Der Vollring ist Voraussetzung für die weitere Sanierung des Bestandsnetzes entsprechend des Grunderneuerungsprogramms »Hauptstadtbahn 2006".



Im nächsten Jahr ist es soweit: Der Vollring wird fertiggestellt. (Foto: Mario Lange, aus: Strecke ohne Ende, GVE-Verlag)

Nach Bereitstellung der finanziellen Mittel kann nunmehr zügig der Ausbau des unteren Bahnhofs Friedrichstraße zu einer modernen zeitgemäßen Verkehrsstation begonnen werden. Ferner wird die endgültig Fertigstellung des Bahnhofs Potsdamer Platz im Bereich des Kreuzungsbauwerkes mit der Linie U 3 sowie die Ausrüstung des nördlichen Bahnhofsteil mit Lärmschutzschottermatten möglich. Innerhalb des Anhalter Bahnhofs bis zum südlichen Tunnelmund der S 1 werden Gleise erneuert sowie zwischen Nordbahnhof und Oranienburger Straße Weichen eingefügt, die künftig eine flexiblere Betriebsführung ermöglichen. »Wir haben uns zur Ausführung der Arbeiten für eine Paketlösung entschieden", fasst Ruppert die Vorgehensweise zusammen. Die Abstimmungen mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg laufen noch. Nach bisherigem Planungsstand fahren zwischen Nordbahnhof und Yorckstraße daher leider vom 16. Juni bis 18. August keine Züge. Anschließend werden die Arbeiten bis zum 13. Oktober auf den Abschnitt Potsdamer Platz - Nordbahnhof beschränkt.

Ein Ersatzverkehr mit Bussen wird voraussichtlich zwischen Bülowstraße-Yorckstraße - Potsdamer Platz eingerichtet, da die Umfahrung über den Nordring, Südring, Stadtbahn und die U-Bahnlinien U 2, U 6 und U 8 erheblich einfacher ist.

Vernetzte S-Bahn-Linien schaffen umsteigefreie Verbindungen

Während der Modernisierungsarbeiten im Nord-Süd-Tunnel wird die Linienführung auf der Ringbahn den Erfordernissen entsprechend eingerichtet.

Folgendes Konzept ist vorgesehen:

2 Bernau/Buch - Blankenburg - Pankow - Gesundbrunnen

... wird zu Linie ...

4 Gesundbrunnen - Westkreuz - Papestraße - Ostkreuz - Gesundbrunnen (Vollring) - Westend

... wird zu Linie ...

S46 Westend - Papestr. - Schöneweide - Königs Wusterhausen

S47 Westend - Papestr. - Schöneweide - Spindlersfeld **Investitionen für die**

Infrastruktur der Hauptstadt

Der Finanzrahmen für das Programm Hauptstadt-S-Bahn 2006 umfasst drei Milliarden DM. Allein im Jahr 2001 verbaute die Konzerntochter DB Projekt Verkehrsbau 230 Millionen DM in die Infrastruktur. Rund vier Milliarden DM wurden bereits seit dem Fall der Mauer in die Wiederherstellung des S-Bahn-Netzes investiert. (Zum Vergleich: Im Zeitraum 1990 bis 2010 betragen die Gesamtausgaben zur Entwicklung der Eisenbahn- Infrastruktur in Berlin 20 Milliarden DM).

Ausführliche Fahrgastinformation schafft Verständnis

Die S-Bahn Berlin GmbH informiert ihre Fahrgäste auch weiterhin ausführlich über die bevorstehenden Projekte und die damit verbundenen Änderungen. 14-täglich erscheint die kostenlose Kundenzeitung »punkt 3", wöchentlich gibt es das Faltblatt »Bauinfos für Bahnfahrer". Am Bahnbautelefon beantworten Experten individuelle Einzelfragen. Hinweise zu Fahrplanänderungen werden im Internet und als E-mail-Service angeboten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002111>.

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