

■ Berlin

Bemerkungen zum S-Bahn-Konzept des Berliner Fahrgastverbandes

aus SIGNAL 01/2002 (Februar/März 2002), Seite 21-23 (Artikel-Nr: 10002161)
IGEB, Abteilung S-Bahn und Regionalverkehr

Im SIGNAL 7/2001 veröffentlichten wir einen Vorschlag für ein wegweisendes und vorausschauendes Linienkonzept für die Berliner S-Bahn.

In zahlreichen Leserbriefen konnten wir ein großes Interesse an der zukünftigen Gestaltung feststellen. Da mit den ersten Veröffentlichungen der S-Bahn Berlin GmbH zum Fahrplanwechsel am 16. Juni 2002 eine bessere Grundlage für weitere Überlegungen gegeben ist, haben wir uns entschlossen, die Zuschriften nicht Einzelnen zu beantworten, sondern die aufgeworfenen Fragen in einem größeren Rahmen zu behandeln. Wir hoffen, damit auf alle wichtigen Fragen und Anregungen einzugehen.

Liniennummern und Darstellungen im Netzplan

Bei über Jahre stabilen Linienverläufen dient der Netzplan in erster Linie den ortsunkundigen und den Gelegenheitsfahrgästen. Deshalb sollte er folgende Funktionen erfüllen:

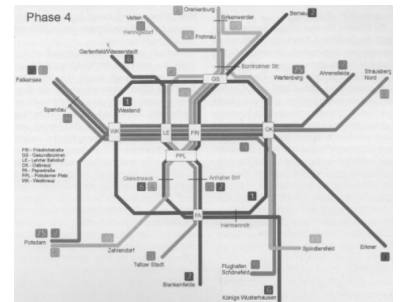
- alle angebotenen Linienverbindungen eindeutig und klar unterscheidbar abbilden. Alles andere wäre Anti-Werbung - ein Verstecken der guten Leistung hinter einer schlechten Grafik.
- die gebotene Zugdichte einer Strecke annähernd realistisch darstellen. Genau geht das in diesem Fall nicht, da die Zugzahlen zu den verschiedenen Tageszeiten unterschiedlich sind.
- und nicht zuletzt durch eine klare geometrische Gestaltung dem Betrachter die Struktur des Angebots nahebringen, damit die Gewöhnung daran leicht fällt. Dabei hat die Berliner S-Bahn das Glück, von ihren Vorgängern ein weltweit einmalig deutlich und prägnant strukturiertes Netz übernommen zu haben.

Da aber in diesem Jahr mit der Schließung des Vollringes und der längerdauernden Sperrung der Nord-Süd-Bahn mehrere große Veränderungen auch für die Stammfahrgäste anstehen, sind die oben genannten Forderungen umso wichtiger, weil sie viel mehr Kunden berühren. Macht die S-Bahn hier Fehler, die vermeidbar sind, braucht sie Jahre, um das angeschlagene Image wieder aufzupolieren!

Genau an diesem Punkt setzen unsere Vorschläge an.

Deutliche Abbildung der Linienläufe

Die Hauptkritik fällt dabei auf den Südring, aus dessen Darstellung nicht hervorgeht, was für gute Verbindungen die Kunden hier haben werden. Durch die Degradierung der Züge nach Schöneweide und weiter südlich zu Nebenlinien sind die suchenden Fahrgäste gezwungen, die Linienverläufe östlich von Neukölln in ihrer Gesamtheit abzusuchen, um eine einzige benötigte Verbindung zu finden! Zum Beispiel muß ein Fahrgast, der von Bundesplatz zur Storkower Straße will und nur weiss, dass er dafür die S 4 benötigt, aber nicht, in welche Richtung diese in Neukölln ausfädelt, beim



Phase 4 des IGEB-Vorschlags (aus SIGNAL 7/2001) (Grafik: IGEB)



Berlins Schienenverkehrsnetz: komfortabel aber auch kompliziert. Foto: Gleisfeld zwischen dem S-Bahnhof Warschauer Straße und Ostbahnhof (im Bildhintergrund). (Foto: Alexander Frenzel)

Verfolgen der gleichfarbigen Linien Richtung Schöneweide erst erkennen, daß ganz weit hinten am Endpunkt sichtbar wird, dass es sich um die anderen Linien S 46 und S 47 handelt. Hätten diese eine eigene Farbe und Linie auf dem Südring, käme diese Richtung schon auf den ersten Blick nicht für ihn in Betracht.

Abschätzbarkeit der Zugdichte

Die Erfahrung wie auch der gesunde Menschenverstand legen nahe, aus einer größeren Anzahl paralleler Linienbalken auf eine größere Zugdichte zu schließen. Nun werden wir das Phänomen haben, daß auf der Strecke nach Spandau mit zwei unterschiedlichen Linien ein 10-Minuten-Takt angeboten wird, dargestellt durch zwei unterschiedlich gefärbte Linienbalken, aber auf dem Südring die SBahn ihr Angebot mit mindestens 5-Minuten-Takt in einer einzigen Linie »versteckt"! Für Ortsunkundige ist der Plan damit keine Hilfe für eine vorausschauende Routenplanung.

Geometrische Gestaltung

Die räumliche Struktur der Berliner S-Bahn ist schon seit langem ein Stiefkind in ihrer Selbstdarstellung. Wenn eine einfache und doch wirksame Information der Fahrgäste eine endlose Aufzählung aller Unterwegshalte in den Zugzielanzeigern nicht gestattet, warum sucht man nicht nach Wegen, die traditionellen Begriffe Stadtbahn, Südring, Ostring und Nordring wiederzubeleben? Die Nord-Süd-Bahn kann da getrost eine Ausnahme machen, ist ihr langer und vielsilbiger Name erstens keine wirksame Vereinfachung und wird es zweitens doch in Zukunft zwei Nord-Süd-S-Bahnen geben, die zur Unterscheidung in jedem Falle den Schnittpunkt mit der Stadtbahn angeben müssen. Aber auch die zu Zeiten der Teilung verpönten Begriffe Westen und Osten (sowie auch Norden und Süden) könnten hilfreich sein, denn dass alle Pläne genordet sind, ist allgemein bekannt und auch mit wenig Aufwand extra darstellbar.

In London oder New York sind die Begriffe west- bzw. eastbound, wie auch inbound und outbound schon seit Jahrzehnten üblich. Genauso gibt es im italienischen Sprachraum für Ringlinien die gebräuchlichen Bezeichnungen linksherum bzw. rechtsherum, die man sogar auf nichtgenordeten Karten verwenden kann.

Der S-Bahn steht also eine Fülle von Möglichkeiten offen, um ihr gutes Angebot besser und offensiver an den Kunden heranzutragen.

Nummerntausch S 1 und S 4

In diesem Zusammenhang wollen wir auf eine Einzelfrage eines Lesers eingehen, der sich wunderte, dass wir den Tausch der Liniennummern S 1 und S 4 vorschlagen. Wie aus den vier Abbildungen im [Heft 7/2001](#) hervorgeht, kann mit einer klaren Linienstruktur im Sinne des oben nochmals Dargelegten das Angebot für den Kunden leicht merkbar gemacht werden. Wir wissen aber aus Erfahrung in unserer Fahrgastbetreuung der »gewöhnlichen" Kunden (die die S-Bahn nicht als Freizeitbeschäftigung haben), daß die Orientierung hauptsächlich nach Farben und Linienzielen erfolgt. Die Nummern werden zuweilen ignoriert. Um aber in Texten und schwarz-weißen Darstellungen noch verstanden zu werden, ist die S-Bahn darauf angewiesen, eine leicht merkbare Nummerierung ihrer Linien zu gewährleisten. Eine

Systematik muß also her.

Zu diesem Thema ist das Betriebskonzept der Berliner S-Bahn von 1994 mit zu betrachten, das damals als verbindliches Zielnetz angesehen wurde und nun offensichtlich in sklavischer Genauigkeit umgesetzt wird. Dabei hieß es auf Anfrage damals ausdrücklich, dass die eingezeichneten Liniennummern und Streckenführungen nicht endgültig festgelegt sind, sondern lediglich die Zugdichte auf den einzelnen Netzabschnitten darstellen und natürlich entsprechend der Nachfrage flexibel gehandhabt werden. Von dieser kundennahen Flexibilität hat sich die S-Bahn GmbH offensichtlich verabschiedet. Die S-Bahn argumentiert, einmal eingeführte Nummern und Linienführungen sollten nach Möglichkeit nicht verändert werden, um die Fahrgäste nicht zu verwirren. Das finden wir richtig!

Aber dann müssen bei neuen Netzstrukturen wie dem Vollring auch die richtigen Linienführungen für die nächsten Jahre festgesetzt werden. Die Ringschließung ist der für die nächsten Jahre letzte Termin, so eine Aufgabe zu lösen. Was die S-Bahn anbietet, ist lediglich eine Fortschreibung des heutigen Netzes ohne eine erweiterungsfähige Struktur.

Ohne eine gut merkbare Systematik machen die meisten Kunden auch in der Zukunft dasselbe wie heute schon: Die Nummer ihrer Stammlinie kennen sie, alles andere wird mangels System am Schalter oder von anderen Fahrgästen erfragt oder von Fall zu Fall wie ein Tourist aus dem Netzplan herausgearbeitet". Da sind verschiedene Modelle denkbar und viele wurden auch schon durchgespielt, aber eines ist den meisten Vorschlägen gemein: Sie berücksichtigen nicht das bei den schon eingeführten Liniennummern gewachsene Bewußtsein der Nutzer für »ihre" jeweilige Linie.

Deshalb haben wir ein Modell vorgestellt, bei dem mit der kleinsten Zahl von Änderungen -und damit der kleinsten Zahl von Umdenkprozessen für die Kunden - eine größtmögliche Systematik erreicht wird. Die Linie S 6 fällt in ihrer heutigen Form ab 16. Juni 2002 weg und steht damit zur Verfügung für die Verbindung Schöneweide - Südring. Da in einer späteren Phase diese Züge auf die zweite Nord-Süd-Bahn gelegt werden, passt das auch zum System der geraden Linien dort und der ungeraden auf der Stadtbahn. Die Linie S 1 durchbricht dieses System als einzige und zugleich benötigt der Ring als Klammer, die alle Hauptstrecken des Netzes zusammenhält, eine leicht merkbare Nummer, die entweder »über" jeder Himmelsrichtungs-Systematik steht (zum Beispiel S 10 oder S 0) oder als auch historisch erste Strecke für den lokalen Verkehr »vor" allen anderen Linien steht. Da eine Linie Null durchaus zweideutig in ihrer Bedeutung verstanden werden kann - auch wenn sich die Analogie der Bezeichnung zur Form einer Ringlinie anbietet - die S-Bahn-GmbH aber technisch nicht in der Lage ist, zweistellige Stammmnummern zu vergeben, bleibt nur die Bezeichnung S 1 für den Ring übrig.

Zwitter S8

Zum Abschluß dieses Themas sei noch auf die Zwitterstellung der Linie S 8 hingewiesen, die in ihrer vorletzten und auch wieder von der S-Bahn geplanten Form (als Verbindung Ostring - Pankow) durchaus eine Nord-Süd-Linie ist, aber andererseits auch eine vom Ring abzweigende Strecke. Die Farbe und Nummer wird in Zukunft doppelt gebraucht. Zum einen bei der Durchbindung des zweiten

S-Bahn-Tunnels, da auch in der Darstellung in jedem Tunnel zwei Stammlinien das gefächerte Fahrangebot deutlich machen müssen. Andererseits wird eine extra Linienfarbe und Nummer gebraucht, um später auf dem Ostring nicht dieselben Fehler zu wiederholen, die wir heute auf dem Südring kritisieren. Zunächst kann bis zur Fertigstellung der zweiten Nord-Süd-Bahn auf die Linie S 8 dort verzichtet werden, aber bis dahin muß die S-Bahn in der Lage sein, auch mehr als nur neun Stammlinien anzubieten! Außerdem ist es leichter, alle Änderungen auf einmal mit der Ringschließung an den Kunden heranzutragen, als nach etlichen Jahren mit der Verlegung der Nummer S 8 wieder in Erklärungsdruck zu geraten. In diesem Sinne ist die Wiedereinführung einer Liniennummer S 10 als Stammlinie mit eigener Farbe spätestens mit der Inbetriebnahme der neuen Verbindung Schönhauser Allee - Bornholmer Straße dringend geboten. Bis dahin sollte es der S-Bahn gelungen sein, die eventuell damit verbundenen Probleme zu lösen.

Zugangebot

Die genauen Zugzahlen auf den einzelnen Streckenabschnitten lassen sich vom Betriebskonzept der S-Bahn ableiten. Dort nicht genannte Streckenabschnitte wie die zweite Nord-Süd-Bahn erfordern aber Korrekturen. Dabei fährt die S-Bahn Berlin GmbH einen »Sparkurs«. Es sollen also trotz der doppelten Möglichkeiten nicht mehr Zugkilometer angeboten werden. Hier ist aber auch das Land Berlin als Besteller der Leistungen gefragt. Es wird also nur eine Verlagerung von Fahrleitungen aus dem alten in den neuen Tunnel geben und kaum Mehrverkehr.

Drei unabhängige Teilnetze

Die S-Bahn versucht, möglichst drei voneinander unabhängige Teilnetze zu betreiben: Die Stadtbahn, die Nord-Süd-Bahn und den Ring. Obwohl wir dieses Konzept unabhängig von der Berliner S-Bahn erstellt haben, können wir dieses Ziel nur begrüßen, weil Betriebsstörungen so nicht im ganzen Netz verschleppt werden. Dabei gehen natürlich einige Direktverbindungen verloren, aber die Stabilität des Betriebes für alle Fahrgäste ist wichtiger als die speziellen Wünsche einiger Kundengruppen nach umsteigefreien Verbindungen.

Wichtig ist uns daher, daß die Verknüpfungspunkte sehr gute Anschlüsse bieten, insbesondere bahnsteiggleiches Umsteigen. Es lassen sich aber nicht alle Verknüpfungen zwischen den drei »Netzteilen« lösen, das kann auch gar nicht das Ziel sein. Der Ring als das System, was alle Strecken miteinander verbindet, wird immer zu den beiden anderen Netzteilen durchgehende Linien bieten. So zum Beispiel über die Kurve Schönhauser Allee - Bornholmer Straße und Treptower Park - Warschauer Straße. Diese Verbindungen werden auch in Zukunft nur eine Nebenrolle gegenüber dem Vollring spielen, der nach der Einführung der »Endlos«-Bedienung durch seine vielen Umsteigebahnhöfe sehr häufig bedient werden muss. Ein 10-Minuten-Takt ist da zu wenig. Linienführungen wie Buch - Jungfernheide oder Buch - Schöneweide sind dann nicht mehr möglich.

Es sind Fahrten über die vorhandenen Gleisverbindungen denkbar, aber die drei unterschiedlichen Fahrplansysteme verhindern einen störungsfreien Betrieb. Eine solche Außenstrecke wie Buch - Bernau muß an die Innenstadt als Hauptverkehrsrichtung angebunden sein, zumal der Ring durch die dichte Zugfolge

der S 1 schon belegt sein wird.

Bestimmte Strecken (zum Beispiel Spandau - Jungfernheide) können in Zukunft durch den im Stadtgebiet verdichteten und gebündelten Regionalverkehr bedient werden.

Zur Bedienung der zweiten Nord-Süd-S-Bahn über Potsdamer Platz soll hier nur so viel gesagt werden: Die Wannseebahn (S 4) wurde mit gutem Grund für diese Strecke vorgesehen, da sie sonst keinen Fernbahnhof in Nord-Süd-Richtung anbindet. Die anderen zwei Linien von Süden berühren den späteren Fernbahnhof Papestraße.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002161>.

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