

■ Berlin

Strecke ohne Ende

aus SIGNAL 05/2005 (Oktober/November 2005), Seite 8-9 (Artikel-Nr: 10002773)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Berliner S-Bahn plant Vollringbetrieb

Ab dem Fahrplanwechsel Ende Mai 2006 will die S-Bahn Berlin GmbH sogenannte Vollringzüge fahren, die nicht mehr von bzw. nach Schöneweide ein- und ausfädeln. Außerdem wird der 10-Minuten-Grundtakt auf dem Ring eingeführt.

Das derzeit praktizierte »Schneckenkonzept" auf dem Ring mit Übergang von Ringzügen nach Schöneweide ist relativ störanfällig. Häufig sind Verspätungen zu beobachten. Um die Betriebslage zu stabilisieren, favorisiert die S-Bahn Berlin nun den Vollringbetrieb. Sie hofft, dass sich auftretende Verspätungen durch bestimmte Maßnahmen reduzieren lassen und dass, wenn es doch Verspätungen gibt, diese für die Fahrgäste nur geringe Auswirkungen haben, weil alle Züge denselben Weg fahren.

Eine Runde eine Stunde

Um einen glatten Takt von 10 Minuten zu gewährleisten, ist es nötig, die Umlaufzeit für eine Ringrunde von jetzt 63 Minuten auf 60 Minuten zu drücken. Dazu plant die S-Bahn:

- Reiner Einsatz von Zügen der modernsten Baureihe 481 auf dem Ring. Der 481er-Einsatz ist machbar, wenn die 485er, die derzeit auf dem Ring unterwegs sind, auf die S 9 (Spandau--Schönefeld) und die S-5-Verstärker gelegt werden. Somit können die 481er auf dem Ring ihre höhere Beschleunigung sinnvoll ausspielen. Entsprechend werden auch die in den Ring mündenden Linien von und nach Schöneweide mit 481ern betrieben.

Keine Baustellen auf dem Ring. Die Baustelle Papestraße ist für den Ring soweit beendet, dass keine betrieblichen Beeinträchtigungen mehr zu erwarten sind. Bei der künftigen Baustelle Ostkreuz ist die S-Bahn optimistisch, dass durch geschicktes Baumanagement (Verschwenkung der S-Bahn an den künftigen Regional-Ring-Bahnsteig) die Störungen auf wenige Tage begrenzt werden können. Zugfahrer-Selbstabfertigung (ZAT) auf den Ringbahnhöfen. Durch ZAT, das auf dem Ring ab 2007 voll greifen soll, werden Verzögerungen bei der Abfertigung vermieden. So lassen sich ein paar Sekunden auf jedem Bahnhof sparen. Dieser Beschleunigungseffekt ist auch vor einigen Jahren bei der U-Bahn eingetreten. Bau einer Zugbildungsanlage zwischen Papestraße (künftig Südkreuz) und Tempelhof mit voraussichtlich fünf Gleisen, zu befahren von Westen und von Osten. Eine solche Anlage ist für 2008 geplant. Die alte Wagenhalle ist abgängig und wird abgerissen. Die Maßnahme ist betrieblich wichtig zum Austausch von Zügen, die ja praktisch ununterbrochen ohne Endpunkt auf dem Ring rotieren. Modernisierung des über zwölf Jahre alten elektronischen Stellwerkes für den Ring. Auch diese Investition ist für 2008 geplant. Bau eines dritten Bahnsteiggleises in Westend zum bequemen Austausch von Zügen (noch ohne Termin).

Halbzüge im Berufsverkehr



Der Grundtakt soll 10 Minuten betragen anstatt 7/7/6 Minuten wie bisher, dafür werden 8-Wagen-Züge eingesetzt. Nur in der Hauptverkehrszeit (HVZ) wird der Takt auf 4/6-Minuten verdichtet. Die S-Bahn will die HVZ-Züge nur mit vier Wagen fahren. Der Berliner Fahrgastverband IGEB befürchtet dadurch verlängerte Aufenthaltszeiten auf den Bahnhöfen, da Fahrgäste unter Umständen erst 75 Meter über den Bahnsteig spurten müssen. Hier ist sicher der Einsatz von 6-Wagen-Zügen sinnvoller.

Nordring ausgedünnt

Zusätzlich zu den Vollringzügen fahren auf dem Süd- und Ostring abschnittsweise die Linien von und nach Schöneweide. Das ergibt folgendes Betriebskonzept:

- S41 Vollring im Uhrzeigersinn (2 Zuggruppen (ZG), in HVZ 4 ZG)
- S 42 Vollring entgegen dem Uhrzeigersinn (2 ZG, in HVZ 4 ZG)
- S 45 Schönefeld--Hermannstraße
- S 46 Königs Wusterhausen--Westend
- S47 Spindlersfeld--Papestraße (künftiger Name Südkreuz)
- S 8 Zeuthen--Ostring--Pankow--Birkenwerder
- S 85 Grünau--Ostring--Waidmannslust

Das bedeutet für das Querschnittsangebot eine Schwächung außerhalb der HVZ gegenüber dem heutigen Zustand. Besonders trifft es dabei den Nordring (Westend--Schönhauser Allee), denn hier kommt außerhalb der HVZ nur noch alle 10 Minuten ein Zug pro Richtung. Überlagernde Linien gibt es hier nicht. Das entspricht nach Ansicht der IGEB nicht den Erwartungen der Fahrgäste an eine strukturell so wichtige Strecke wie den Ring. Wünschenswert ist deshalb eine Verlängerung der S 46 von Westend nach Greifswalder Straße.

Wem nutzt der Vollring?

Die grundsätzliche Fragwürdigkeit des Vollringbetriebes aus Fahrgastsicht wurde bereits im [SIGNAL Heft 3/2005](#), Seite 8-9 besprochen, wo das Zielnetz 2010 vorgestellt wurde. Der Vollring, bereits von 1944 bis 1961 als Kriegsprovisorium betrieben, erzeugt für Fahrgäste Richtung Schöneweide zusätzliche Umsteigezwänge. Wer von Spindlersfeld in die westliche Innenstadt will, der kommt mit seinem Zug nicht einmal bis zur U 9 am Bundesplatz. Keinem normalen Fahrgast nützt eine volle Ringrunde etwas, denn er wird maximal eine halbe Runde mitfahren. Für die Betriebsleitung und die Marketingabteilung der S-Bahn sowie Eisenbahnfreunde ist der Vollring sicher ein Gewinn. Den meisten anderen Fahrgästen bleibt immerhin die Hoffnung auf einen stabilisierten Ringbetrieb mit pünktlicheren Zügen und gesicherten Anschlüssen. (fm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002773>.

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