SIGNALARCHIV.DE

Titelthema Infrastruktur

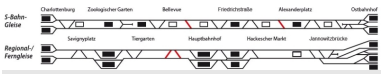
DB Netz AG erklärt die Berliner Stadtbahn zum überlasteten Schienenweg

aus SIGNAL 01/2014 (Februar 2014), Seite 14 (Artikel-Nr: 10003235)

Deutscher Bahnkunden-Verband

IGEB Fernverkehr

Die Berliner Stadtbahn ist, abgesehen von der S-Bahn, mit Fern- und Regionalbahnlinien hoch ausgelastet. DB Netz muss deshalb nun einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität erstellen. (Foto: Christian Schultz)



Gleisplan der Stadtbahn: Rot sind die von der IGEB geforderten zusätzlichen Gleiswechsel für eine bessere Betriebsführung bei Störungen und Bauarbeiten. Nur an den Bahnhöfen (schwarze Bahnsteige) können derzeit Züge signalgesichert umkehren. (Grafik: Stefan Retzlaff)

Am 18. Dezember 2013 hat der Geschäftsbereich DB Netz AG den Streckenabschnitt Berlin Ostbahnhof--Berlin-Charlottenburg (Berliner Stadtbahn) zum »überlasteten Schienenweg« erklärt. Entsprechend Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) werden hiermit Streckenabschnitte definiert, bei denen der Nachfrage auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen während bestimmter Zeitabschnitte nicht mehr in vollem Umfang entsprochen werden kann.

DB Netz muss nunmehr eine Kapazitätsanalyse durchführen und anschließend einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität erstellen. Einbezogen werden müssen hierbei die betroffenen Bahnunternehmen, außerdem auch das Bundesland Berlin. Diese Analyse muss innerhalb von sechs Monaten abgeschlossen werden, nachdem der betroffene Streckenabschnitt als überlastet ausgewiesen wurde (§ 17 EIBV).

Im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität sind gemäß §18 EIBV darzulegen -
die Gründe für die Überlastung,
die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung,
die den Schienenwegausbau betreffenden Beschränkungen und
die möglichen Maßnahmen und Kosten für die Erhöhung der Schienenwegkapazität.

Auf der Grundlage einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung muss auch ermittelt werden, ob Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität ergriffen werden sollen.

Die Verordnung regelt des Weiteren, dass DB Netz keine Trassengebühren mehr erheben darf, wenn entweder kein Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorgelegt wird oder wenn mit den im Plan zur Erhöhung der Kapazität aufgeführten Maßnahmen keine Fortschritte erzielt werden.

Insofern besteht zwar Handlungsdruck, die Verordnung beinhaltet allerdings auch Schlupflöcher, speziell um das Risiko von Einnahmeausfällen bei den Trassengebühren zu vermeiden. Ausnahmen können z. B. gewährt werden, wenn Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung finanziell nicht zumutbar sind - dies allerdings vorbehaltlich der Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes.

Es wäre für viele Bahnkunden nun allerdings mit erheblichen Nachteilen verbunden, wenn die Kapazitätsengpässe auf der Stadtbahn zum Anlass genommen werden sollten, Züge des Fernverkehrs weitgehend, im Extremfall sogar komplett in den Nord-Süd-Tunnel zu verbannen. Mit dieser bereits seit längerem diskutierten Lösung würde der speziell für die östlichen Bezirke wichtige Halt Berlin Ostbahnhof vom Fernverkehr abgehängt. Das kann und darf nicht das Ziel sein!

Folgende Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebsablaufs auf der Berliner Stadtbahn müssen daher dringend untersucht bzw. realisiert werden: - Alle Fernzüge, die über die Stadtbahnstrecke verkehren, müssen wieder am Bahnhof Berlin Zoologischer Garten halten. Dies führt zu einer Entzerrung von Fahrgastströmen, bzw. zu einer Entlastung von Berlin Hbf. Ermöglicht wird auf diese Weise zudem eine Annäherung der Haltezeiten und Haltesystematik im Fernund Regionalverkehr.
Die derzeit im Bahnhof Berlin Friedrichstraße endenden Regionalbahnlinien RB 21 und RB 22 müssen bis Berlin Ostbahnhof verlängert werden. Hiermit wird eine höhere Fahrplanstabilität und eine Entlastung des Bahnhofs Berlin Friedrichstraße erreicht.
Eine weitere Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stadtbahnstrecke ist durch Verkürzung der Signalabstände möglich und nötig. Außerdem fehlen noch immer Weichenverbindungen (ein Weichentrapez) an der Westausfahrt von Berlin Hbf.

Das Problem fehlender Gleiswechsel bei Störungen trifft im Abschnitt Charlottenburg--Ostbahnhof auch auf die parallelen S-Bahn-Gleise zu (siehe Grafik).

Bauliche Veränderungen an den Gleisanlagen erdordern zwar eine Sperrung der Strecke für den Fern- und Regionalverkehr, diese ist aber ohnehin für das zweite Halbjahr 2015 geplant, um die Fahrbahnübergangskonstruktionen im Bereich der Gleisbrücken am Berliner Hauptbahnhof zu ersetzen, die sich als Schwachstellen herausgestellt haben.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003235.

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