

S-Bahn und Regionalverkehr

Denksport für die Berliner S-Bahn-Fahrgäste
Änderungen bei den Linienführungen 2017 und 2018

aus SIGNAL 04/2016 (September 2016), Seite 18-20 (Artikel-Nr: 10003983)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Die Bauarbeiten im Bereich Ostkreuz--Warschauer Straße--Ostbahnhof schreiten voran, und neue Gleise erlauben neue Linienführungen der S-Bahn. Allerdings sind bis zum geplanten Endzustand 2018 noch einige Bauphasen zu absolvieren. Deshalb werden bis dahin die Linienführungen der S-Bahn mehrfach verändert - bestimmt vor allem durch die zur Verfügung stehende Infrastruktur. Betrachtet werden nachfolgend die Linien in der Hauptverkehrszeit (HVZ).

Das heutige Linienkonzept auf der östlichen Stadtbahn ist von der Baustelle Ostkreuz geprägt, so dass nur die Verbindung Richtung Lichtenberg möglich ist. Sowohl die S 9 (Südringkurve Warschauer Straße--Treptower Park) wie auch die S 3 nach Erkner sind während der Bauarbeiten von der Stadtbahn abgekoppelt und nur durch Umsteigen erreichbar. Die ehemalige Nordringkurve (Warschauer Straße--Frankfurter Allee) wird ohnehin nicht wieder aufgebaut.

Der heutige Zustand ist also seit ca. fünf Jahren eigentlich ein »Umleitungskonzept«, bei dem alle Stadtbahnzüge (7 Zuggruppen) über Lichtenberg fahren (müssen). Das erzeugt für die Fahrgäste dieser Relation ein sehr attraktives und dichtes Angebot, welches mit der bevorstehenden Aufhebung der »Umleitung« zu mehr unbequemen Umsteigezwängen führt. Dafür profitieren dann vor allem die in den letzten Jahren arg gebeutelten S3-Fahrgäste. Eine deutliche Leistungsausweitung ist aber zunächst nicht möglich, da weiterhin keine Neufahrzeuge (BR 483/484) zur Verfügung stehen und wir mit dem knappen »Altfahrzeugbestand« (BR 480, 481/482, 485/885) auskommen müssen.

August 2017: S 3 auf die Stadtbahn

Ausgehend vom heutigen Linienkonzept werden sich ab 21. August 2017 Änderungen ergeben, wenn die S 3 wieder auf die Stadtbahn durchfahren kann und nicht mehr am Prellbock in Ostkreuz enden muss. Beide S3-Zuggruppen werden dann im 10-Minuten-Takt nach Westkreuz geführt. Dafür werden die beiden S75-Zuggruppen, die bisher nach Westkreuz fahren, nach Ostbahnhof zurückgezogen. Die Zahl der Zugfahrten zwischen Ostbahnhof und Westkreuz bleibt dadurch konstant, es entsteht für die S3-Fahrgäste eine »neue« attraktive umsteigefreie Verbindung zu den Stadtbahnhöfen.

Demgegenüber müssen die S75-Fahrgäste nun zur Stadtbahn umsteigen. Die S 75 ist die in diesem Bereich am geringsten nachgefragte Linie, zumal von Hohenschönhausen auch attraktive Straßenbahnverbindungen in die Innenstadt bestehen - bei ähnlicher Fahrzeit. Immerhin werden dann die Richtungsbahnsteige in Ostkreuz zur Verfügung stehen, so dass bahnsteiggleich in einen weiterführenden Zug Richtung Stadtbahn umgestiegen werden kann.

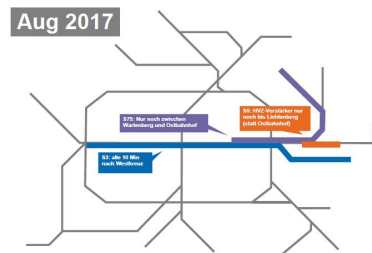
Außerdem werden die S5-Verstärker von Ostbahnhof nach Lichtenberg zurückgezogen, da die Streckenkapazität Ostkreuz--Ostbahnhof durch eine temporäre



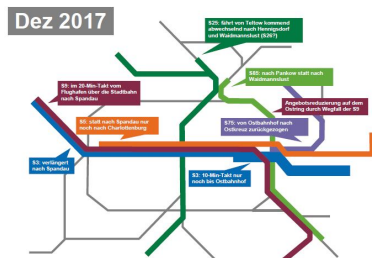
Noch gebietet der Prellbock für die S 3 Halt am Ostkreuz. Dahinter sind die beiden neuen geschwungenen Brücken der Südringkurve zu sehen, davor die wiederaufgebaute Fußgängerbrücke. Rechts ist der erneuerte Bahnsteig D mit den Dachstützen und der Aufsichtsbude im historischen Stil zu sehen. (Foto: Florian Müller)

Table with 5 columns: Linie, Rheinische (12.12.17), ab 12.08.2017, ab 03.12.2017, ab März 2018. Rows include lines S1, S12, S13, S13A, S13B, S13C, S13D, S13E, S13F, S13G, S13H, S13I, S13J, S13K, S13L, S13M, S13N, S13O, S13P, S13Q, S13R, S13S, S13T, S13U, S13V, S13W, S13X, S13Y, S13Z, S14, S15, S16, S17, S18, S19, S20, S21, S22, S23, S24, S25, S26, S27, S28, S29, S30, S31, S32, S33, S34, S35, S36, S37, S38, S39, S40, S41, S42, S43, S44, S45, S46, S47, S48, S49, S50, S51, S52, S53, S54, S55, S56, S57, S58, S59, S60, S61, S62, S63, S64, S65, S66, S67, S68, S69, S70, S71, S72, S73, S74, S75, S76, S77, S78, S79, S80, S81, S82, S83, S84, S85, S86, S87, S88, S89, S90, S91, S92, S93, S94, S95, S96, S97, S98, S99, S100.

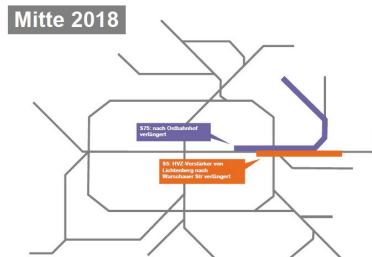
Geplante Linienführung der Berliner S-Bahn in den kommenden Jahren. Sämtliche Zustände stehen unter dem Vorbehalt einer termingerechten Fertigstellung der Infrastrukturanlagen und der abschließenden Bestellung durch die Länder als Aufgabenträger.



(Grafik: Holger Mertens)



(Grafik: Holger Mertens)



Geplante Linienführungen der Berliner S-Bahn in den kommenden Jahren. (Grafik: Holger Mertens)

Zweigleisigkeit auf 8 Zuggruppen beschränkt ist.

Dezember 2017: S 9 auf die Stadtbahn

Schon vier Monate später, am 10. Dezember 2017 gibt es die nächste bedeutende Infrastruktur-Änderung: Die Südringkurve geht in Betrieb. Somit wird die S 9 alle 20 Minuten vom Flughafen Schönefeld (oder BER) auf die Stadtbahn geführt - ohne Halt in Ostkreuz. Diese S 9 ersetzt (oder verdrängt) auf der Stadtbahn dann die eine der beiden S3-Zuggruppen, die erst im August 2017 nach Westkreuz durchgebunden wurden. Die S 9 wird bis Spandau geführt, ersetzt auf diesem Abschnitt die S 5 und bildet mit der verlängerten S 3 einen annähernden 10-Minuten-Takt bis Spandau.

Die S 5 wird sogar bis Charlottenburg zurückgezogen und erreicht damit nicht mehr die Ringzüge am wichtigen Umsteigebahnhof Westkreuz, was sehr ärgerlich ist. Diese Reduzierung hat keine infrastrukturellen Ursachen, sondern ist so vom VBB/Land Berlin bestellt. So sind nur noch vier Zuggruppen zwischen Charlottenburg und Westkreuz unterwegs und nicht mehr sechs - ein weiteres Hindernis, um Anschluss an die sehr störanfällige Ringbahn zu bekommen.

Doch zurück zum Ostkreuz: Die S 75 wird nochmals ein Stück zurückgezogen, diesmal vom Ostbahnhof zum Ostkreuz, weil die Strecke Ostkreuz--Ostbahnhof weiterhin nur zweigleisig ist (maximal 8 Zuggruppen).

Die »umgeklappte« S 9 nach Spandau anstatt nach Pankow hinterlässt eine Lücke auf dem Ostring: Hier fahren dann nur noch vier statt fünf Zuggruppen.

Die S 85 wird im Norden ebenfalls »umgeklappt« und nach Pankow geführt, dafür übernimmt die S 25 den Verstärker nach Waidmannslust. In diesem Fall sollte zur Fahrgastinformation diese Zuggruppe der S 25 besser S 26 genannt werden, denn Waidmannslust liegt nicht auf dem bisherigen Linienweg der S 25 nach Hennigsdorf.

Für die Direktverbindungen über das Nordkreuz heißt das, dass die Relation Wollankstraße--Schönhauser Allee nicht mehr angeboten wird - nur noch mit Umsteigen in Bornholmer Straße. Zudem wird die »Ulbrichtkurve« Bornholmer Straße--Schönhauser Allee nur noch mit zwei anstatt drei Zuggruppen bedient.

In Bornholmer Straße sind bahnsteiggleiche Korrespondenz-Anschlüsse S 25/S 8 sowie S 26/S 85 geplant. Somit ist der Umsteigevorgang erträglich, dafür müssen diese Anschlüsse aber auch von der Betriebsleitung verlässlich eingehalten werden. Das gilt auch für die Korrespondenzanschlüsse in Baumschulenweg Richtung Süden.

Durch die Führung der S 85 Grünau--Pankow hält sich die S-Bahn betrieblich die Option offen, auf dieser Linie mit Fahrzeugen ohne ZBS fahren zu können.

Mitte 2018: Ostbahnhof--Ostkreuz viergleisig

Ab Mitte 2018 steht der Streckenabschnitt Ostkreuz--Ostbahnhof mit vier S-Bahn-Gleisen zur Verfügung. Diese Wiederherstellung der Infrastrukturkapazität im Ursprungszustand erlaubt nun die Verlängerungen der beiden S75-Zuggruppen von Ostkreuz nach Ostbahnhof sowie der nach Lichtenberg zurückgezogenen

S5-Verstärker nach Warschauer Straße.

Nach derzeitigem Bauplan sollen die Umbauarbeiten im Bereich Ostkreuz Mitte 2018 abgeschlossen werden. Lediglich der Regionalbahnsteig für die Verlängerung der RB 26 von Lichtenberg nach Ostkreuz kann wohl erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 angefahren werden. (FM)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003983>.

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