

■ Schluss mit dem S-Bahn-Boycott!

Warum der Ausbau der S-Bahn viele Verkehrsprobleme im Ballungsraum Berlin löst - ein Plädoyer

aus SIGNAL 06/2017 (Dezember 2017 / Januar 2018), Seite 4-6 (Artikel-Nr: 10004098)
Berliner Fahrgastverband IGEB

Im Jahr 2024 wird die Berliner S-Bahn 100, denn 1924 fuhren zwischen Berlin und Bernau die ersten elektrischen S-Bahn-Züge. Zum Jubiläum werden hoffentlich alle neuen Fahrzeuge der Baureihe 483/484 im Einsatz und damit der akute Fahrzeugmangel behoben sein. Dass aber neue Herausforderungen anstehen, kann man daran erkennen, dass der Berliner Senat die Deutsche Bahn aufgefordert hat zu prüfen, ob von den Fahrzeugen der (West-Berliner) Baureihe 480 zumindest etwa 35 Viertelzüge bis ca. 2030 weiter betrieben werden können.

Es ist ein Allgemeinplatz, dass Berlin wächst. Das hat aber deutliche Auswirkungen auf den Verkehr der Region. Es wohnen nicht nur mehr Menschen hier, diese Menschen müssen auch immer weitere Wege zurücklegen. Vor diesem Hintergrund sind die Vorzüge und Möglichkeiten des Systems Gleichstrom-S-Bahn bisher zu wenig betrachtet worden. Deshalb hat sich der Berliner Fahrgastverband IGEB entschlossen, einige grundsätzliche Vorstellungen zusammenzufassen und eine Vision zur Zukunft der Berliner S-Bahn zu entwickeln.

Die Anfänge

Die Berliner S-Bahn konnte schon 1924 auf über 80 Jahre Vorlaufverkehr aufbauen. Auch das macht sie im Vergleich zu vielen anderen Städten einmalig. Die Eisenbahn wurde von Anfang in und um Berlin sehr bewusst als Erschließungssystem der wachsenden Metropole wie auch der gesamten Region genutzt. Dabei wurde schon sehr früh erkannt, dass Stadt- und Vorortverkehr andere Anforderungen stellen als Fern- und Regionalverkehr. Aus diesem Grund wurden ab den 1870er Jahren sowohl Stadt- wie auch Ringbahn durchgängig viergleisig gebaut. Damit war eine konsequente Trennung von Anfang an möglich. Dies gilt größtenteils auch für die Vorortstrecken. Dem wurde unter anderem mit einem eigenständigen Tarif für den »Stadt-, Ring- und Vorortverkehr« Rechnung getragen. In den heutigen Berlin-ABC-Tarifzonen kann man noch heute die konsequente Fortsetzung dieses erfolgreichen Tarifmodells erkennen.

Mit der Elektrifizierung ab 1924 wurde diese Trennung konsequent weitergeführt. Dazu gehörten auch revolutionär neuartige Fahrzeuge mit niveaugleichem Einstieg und der noch heute bekannten Innenaufteilung, deren Gestaltung kürzeren Fahrstrecken und häufigerem Fahrgastwechsel angepasst war. Ab 1930 firmierte diese neue Form des Eisenbahnverkehrs unter dem Namen S-Bahn - als Abkürzung für Stadtschnellbahn - und bekam ihr eigenes Logo. Zur Stärkung der Marke S-Bahn trug die einheitliche und auffällige Farbgebung bei. Damit hatte Berlin - zusammen mit der U-Bahn - ein hochleistungsfähiges Schnellbahnnetz, das Millionen Menschen zuverlässig beförderte.

Den Erfolg des Systems S-Bahn kann man auch daran erkennen, dass es vielerorts kopiert wurde. So ist die fahrgaststärkste Linie des Schienenverkehrs auf der Welt



S-Bahn oder R-Bahn nach Falkensee? Ein Vierteljahrhundert wurde im Havelland erbittert gestritten, ob die S-Bahn von Spandau verlängert oder der Regionalverkehr ausgebaut werden soll. Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert auch hier S-Bahn UND Regionalbahn. (Fotos und Montage: Raul Stoll)



S-Bahn-Tarifbereich 1949. Dieser Bereich war größer als das von S-Bahn-Zügen befahrene Netz. Wer schon keine »richtige« S-Bahn hatte, konnte wenigstens zum günstigen S-Bahn-Tarif fahren, z. B. nach Fürstenwalde und Nauen. »S-Bahn-Anschluss«, und sei es nur der Tarif, war stets ein Qualitätssiegel für Kommunen im Berliner Umland. (Sammlung S-Bahn-Museum)



Noch bis 1983, 22 Jahre nach dem Mauerbau, fuhren S-Bahn-Züge im Inselbetrieb von Hennigsdorf nach Velten. Immer mehr Veltenener fordern die Rückkehr der S-Bahn in ihre Stadt. (Foto: Dietrich Richter, Sammlung Michael Müller)



Auch Falkensee verlor seinen S-Bahn-Anschluss durch den Mauerbau. Erbitterte Auseinandersetzungen zwischen S-Bahn- und Regionalbahnbefürwortern haben dazu geführt, dass das Havelland auch 28 Jahre nach dem Mauerfall noch keine S-Bahn hat, sondern nur Regionalzüge, die oft unpünktliche und überlastet sind. (Sammlung Michael Müller)



überhaupt, die Yamanote-Ringbahn von Tokio, in den 1930er Jahren nach dem Vorbild der Berliner Ringbahn entstanden.

Wie wichtig dieses Netz war, zeigte sich besonders nach 1945, als es trotz widrigster Umstände und mit viel Improvisation bereits drei Jahre später wieder in voller Länge befahrbar war und sogar erste neue Verlängerungen erfolgten.

Die Zeit zwischen Mauerbau 1961 und Mauerfall 1989 war bekanntermaßen durch Stillstand im Westteil Berlins und Ausbau im Ostteil Berlins (mit Umland) geprägt. Danach wurden in wenigen Jahren die meisten durch den Mauerbau verursachten Lücken wieder geschlossen, aber viele einstige S-Bahn-Strecken gibt es bis heute noch nicht.

Hemmnisse nach 1989

Vor allem zwei Dinge bremsten die Entwicklung seit der deutschen Wiedervereinigung.

Zum einen hat das Land Brandenburg die Vorteile eines eigenständigen und autarken Eisenbahnsystems für das Berliner Umland lange Zeit geleugnet. Wer S-Bahn-Verlängerungen forderte, bekam fast so viel Gegenwind, wie ein West-Berliner, der nach dem Mauerbau 1961 noch mit der S-Bahn fuhr. Auf Brandenburger Regierungs- und Ministerialebene gab es einen »Boycott« des Systems S-Bahn, begründet mit zu hohen Kosten und eingebettet in eine allgemein autofixierte Verkehrspolitik.

Dabei waren in Bernau, Neuenhagen oder Eichwalde die Vorteile der S-Bahn immer präsent. In Immobilienanzeigen wurde als Qualitätsmerkmal - S-Bahn-Anschluss - hervorgehoben. Zum anderen hat das politisch verursachte »Kaputtsparen« der S-Bahn durch den Mutterkonzern Deutsche Bahn der Reputation der S-Bahn schwer geschadet. Der seit 2009 miserable Ruf wird den tatsächlichen Qualitäten des Systems S-Bahn in keiner Weise gerecht und hat es den Gegnern leicht gemacht. Aber für die Zeit ab 2024 besteht Hoffnung auf eine deutliche Leistungssteigerung und Stabilisierung - und von diesem Zeithorizont reden wir realistischerweise bei S-Bahn-Streckenverlängerungen.

Ein System voller Möglichkeiten

Die unschlagbaren Vorteile des Systems S-Bahn liegen in seiner vollständigen und umfassenden Unabhängigkeit gegenüber der »großen« Eisenbahn. Wenn es dort Störungen gibt, so betreffen diese erst einmal nicht die Berliner S-Bahn. Und umgekehrt. Daher ist eine vollständige und dauerhafte Trennung von S-Bahn und »großer« Eisenbahn erforderlich.

So wäre es zum Beispiel falsch, beim notwendigen Einführen des RE 6 auf der Kremmener Bahn von Hennigsdorf über Tegel nach Gesundbrunnen die S-Bahn-Gleise mitzunutzen. Die Verspätungen des Regionalverkehrs dürfen nicht in das S-Bahn-Netz übertragen werden.

Mit dem wünschenswerten weiteren Wachstum des Fern- und Güterverkehrs auf der

Schiene wird das Wachstum des Regionalzugangebots aus dem Berliner Umland in die Berliner Innenstadt auf den Hauptstrecken unweigerlich begrenzt. Die S-Bahn mit ihrem eigenen Gleichstromnetz kann nicht verdrängt werden. Deshalb kann und muss sie mittel- bis langfristig den größten Teil des regionalen Berlin-Umland-Verkehrs bewältigen.

Wann ist der II. Weltkrieg bei der Berliner S-Bahn endgültig vorbei?

Die Berliner Ringbahn ist genau genommen in ihrer jetzigen Betriebsdurchführung ein Provisorium. 1944 waren die Zerstörungen von Fahrzeugen und Bauwerken in Berlin auch bei der S-Bahn schon so umfangreich, dass die Deutsche Reichsbahn ein umfassendes Programm zur radikalen Vereinfachung des Betriebes umsetzen musste. Bis zu diesem Zeitpunkt gab es keinen Vollringverkehr, wie wir ihn heute kennen.

Doch die Infrastruktur ist bis heute nicht »Ring-tauglich«. Um Verspätungen nicht auf nachfolgende Züge zu übertragen, muss - wie auf der Stadtbahn - ein 90-Sekunden-Abstand möglich sein. Des Weiteren fehlen Möglichkeiten zum Ein- und Aussetzen sowie zum Tauschen von Zügen. So muss endlich die lange geplante dritte Bahnsteigkante in Westend gebaut werden.

Ein weiteres Problem der Kriegsfolgen betrifft fast alle Außenäste der S-Bahn. Auf vielen dieser Vorortstrecken hatte es vor dem Krieg noch einen mehrgleisigen Mischbetrieb von S-Bahn und Fernverkehr gegeben. Das war damals so lange möglich, wie die Zugdichte es zuließ und der Fernverkehr mit Dampflokomotiven fuhr. Allerdings war auch dort die Entflechtung ein ständig fortschreitender Prozess, der zum Beispiel zwischen Wannsee und Potsdam abgeschlossen war. Der Krieg unterbrach die weitere Trennung, die zum Beispiel auf der heutigen Dresdner Bahn noch nicht erfolgt war.

Unmittelbar nach Kriegsende gab es umfangreiche Demontagen durch die sowjetische Siegermacht als sofort verfügbare Reparationen für den Wiederaufbau in der UdSSR. Davon betroffen waren auch die Vorortstrecken der Berliner S-Bahn. In vielen Fällen wurde das abgebaute zweite Gleis bis heute nicht wiederhergestellt. Das betrifft die Außenäste von S 1 und S 2, insbesondere auf Brandenburger Gebiet, und bei der S 25 auch mehrere Abschnitte im Berliner Stadtgebiet. Der bekannteste Fall ist die Strecke zwischen Wannsee und Potsdam. Die unattraktiv lange Fahrzeit entsteht insbesondere durch weitgehende Eingleisigkeit auf diesem Abschnitt. Zugbegegnungen sind nur in den Bahnhöfen möglich und Verspätungen übertragen sich sofort auf den Gegenzug. Dabei lassen sich dort durch einen zweigleisigen Wiederaufbau rund fünf Minuten Fahrzeitgewinn herausholen. Aber das Brandenburger Engagement beschränkte sich bis heute auf zusätzliche Infrastruktur und zusätzliche Züge nur im Regionalverkehr.

Bezahlen muss den Wiederaufbau der zweiten Gleise aus IGEB-Sicht der Bund, denn die Demontagen waren Kriegsfolgen, und die Bundesrepublik hat als Rechtsnachfolger des Deutschen Reiches für die Beseitigung dieser Kriegsfolgen aufzukommen.

Zweigleisig ausgebaut werden müssen auch die Abschnitte zwischen Hoppegarten und Strausberg (Vorstadt) sowie zwischen Eichwalde und Königs Wusterhausen.

Mit der Zweigleisigkeit wird nicht nur die Übertragung von Verspätungen auf die Gegenrichtung vermieden, sondern es werden auch stabil fahrbare und zunehmend erforderliche Taktverdichtungen möglich.

Parallelverkehr zum Nutzen der Fahrgäste

Die künftig erforderliche Arbeitsteilung zwischen überregionalem Regionalexpress-Verkehr und regionalem S-Bahn-Verkehr erfordert natürlich auch parallele Angebote auf allen wichtigen Hauptachsen. So, wie heute Regionalexpress-Züge UND S-Bahn-Züge nach Oranienburg und Erkner fahren, so müssen künftig neben den Regional(express)zügen S-Bahn-Züge auch nach Velten, Rangsdorf und Falkensee fahren. Eine weitere Verlängerung von Falkensee nach Nauen muss berücksichtigt werden.

Das aus einem Spar-Wahn heraus entstandene Dogma des »Entweder-Oder« muss aufhören. Oranienburgs Bürgermeister Hans-Joachim Laesicke weiß die Vorteile des »Sowohl-Als-Auch« zu schätzen: *»Die S-Bahn und die Regionalbahnen aus beziehungsweise nach Berlin sind wichtige Lebensadern für unsere Stadt! Um einen Infarkt zu vermeiden, ist es deshalb unabdingbar, dass die S 1 mindestens in der Hauptverkehrszeit im Zehn-Minuten-Takt fahren muss. Aber auch RE 5, RB 20 und künftig RB 32 müssen so attraktive Angebote machen, dass die Benutzung eines Pkw keine sinnvolle Alternative mehr darstellt.«*

Während beispielsweise in Velten seit Jahren die S-Bahn gefordert wird, wird in Falkensee und anderen Teilen des Havellandes die Bedeutung einer Integration in das Berliner Schnellbahnnetz mit seiner wesentlich feineren Erschließung vielfach unterschätzt. Dabei sollte klar sein: Nur diejenigen Umlandgemeinden gehören auch wirklich zum Ballungsraum Berlin, die mit der Berliner S-Bahn erreichbar sind. Schon jetzt kann ein Investor oder ein Wohnungssuchender davon ausgehen, dass die S-Bahn rund 19 Stunden am Tag mindestens alle 20 Minuten fährt, am Wochenende auch nachts.

Die Bedeutung der S-Bahn hat selbst das Flugzeugmotorenwerk von Rolls-Royce in Rangsdorf erkannt und drängt auf eine südliche Verlängerung der jetzigen S 2, welche dann eine verlässliche Minimalanbindung nach Berlin garantiert. Auch die Gemeinden Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow fordern Verlängerungen bzw. den weiteren Ausbau der S-Bahn, da diese sowohl die Verbindung mit Berlin herstellt als auch die Grundlage eines soliden lokalen Nahverkehrs schafft.

Innerhalb Potsdams ist die Entscheidung für die Regionalbahn zwischen Golm und Griebnitzsee zumindest eine Überprüfung wert. Wenn man die S-Bahn von Potsdam Hauptbahnhof hinaus nach Golm verlängert, hat man eine sehr gute Möglichkeit, eine innerörtliche Potsdamer S-Bahn zu schaffen, die darüber hinaus ein direkter Teil des Schnellbahnnetzes von Berlin ist. Dabei ist klar, dass die Streckenführung durch historisch wertvolle Areale führt, deren bauliche Gestaltung besondere Sensibilität erfordert.

All diese Überlegungen (mehr dazu im nachfolgenden Artikel) müssen als Teil der gemeinsamen Entwicklung des Berlin-Brandenburger Ballungsraumes gesehen werden. Dazu gehören anstehende Entscheidungen bei der Infrastruktur. Dazu gehört,

in der Vertragsgestaltung sicherzustellen, dass die Deutsche Bahn wieder ausreichend Personal in der Fläche vorhält, um auf Störungen schneller und besser reagieren zu können. Dazu gehört, dass alle Fahrzeuge der S-Bahn ab 2024 wieder 100 km/h technisch sicher fahren können. Um den absehbar steigenden Bedarf decken zu können, sollte man bei der derzeit laufenden Beschaffung neuer Fahrzeuge der Baureihe 483/484 die zusätzlich zulässigen 10 Prozent mehr an Fahrzeugen gleich mitbestellen.

Der prognostizierte Zuwachs bei Bevölkerung und Arbeitsplätzen im Raum Berlin sind nur mit dem leistungsfähigen und umweltfreundlichen Schienenverkehr zu bewältigen.

Das in 150 Jahren aufgebaute Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnnetz bietet hervorragende Voraussetzungen, darauf das S-Bahn-Netz für das 21. Jahrhundert zu entwickeln. Es bietet zugleich die Möglichkeit einer sinnvollen und langfristig notwendigen Aufgabenteilung zwischen dem Fern- und weiten Regionalverkehr und dem regionalen Berlin-Umland-Verkehr, der überwiegend von der S-Bahn bewältigt werden kann und muss.

Berlin und Brandenburg - beendet den planerischen Boykott der S-Bahn! Macht sie zusammen mit der U-Bahn zum zentralen Verkehrsmittel des Ballungsraums. Die Regionalzüge haben dann mehr Kapazitäten, um Städte und Gemeinden jenseits des Tarifgebietes Berlin C an die Metropole anzubinden. (jw)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004098>.

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