



Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahn-Netz

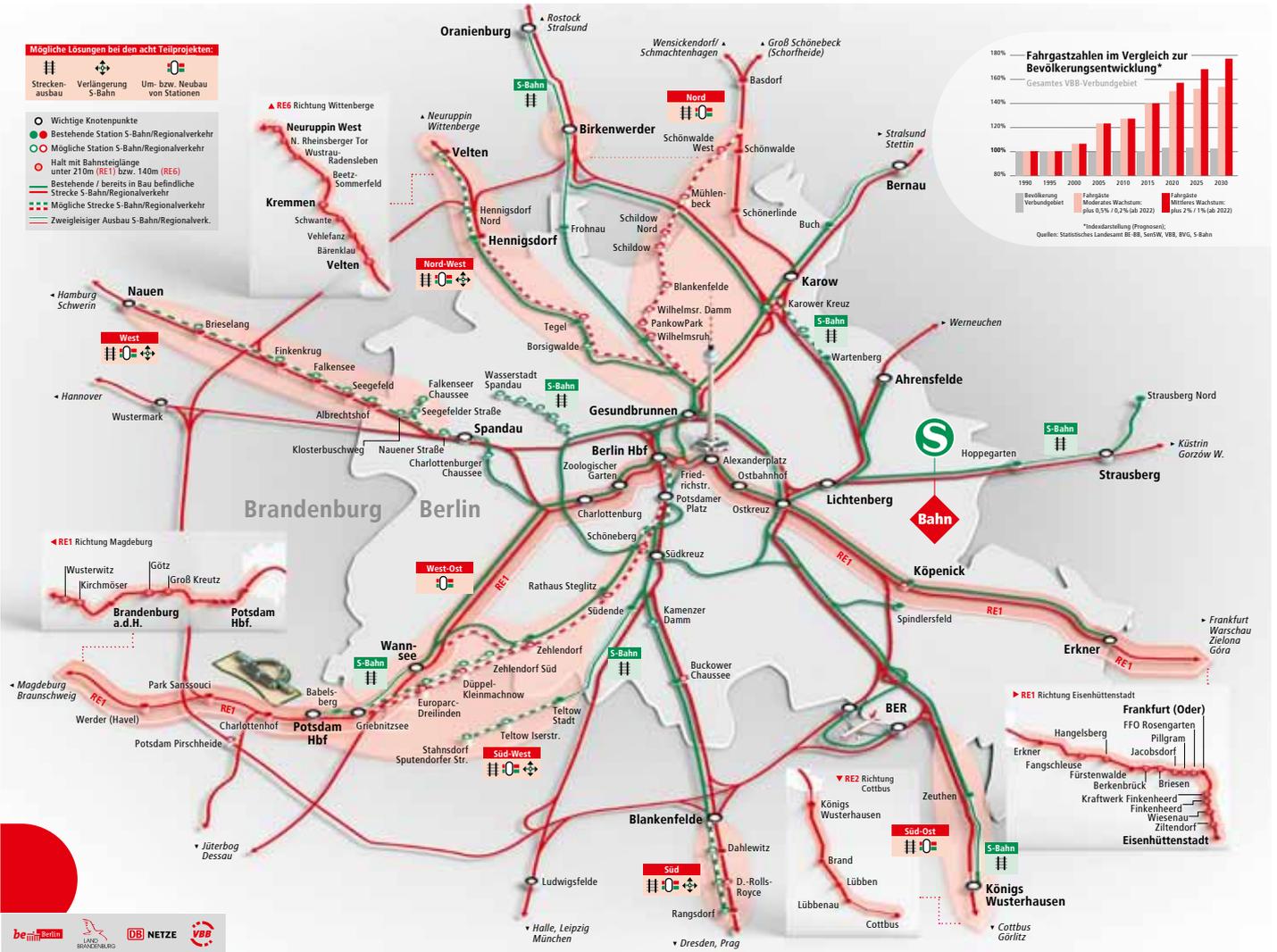
i2030, das Gemeinschaftsprojekt der Länder Berlin und Brandenburg mit DB Netz und VBB, gibt es nun seit fast zwei Jahren. Im Mittelpunkt stehen Untersuchungen und Planungen für folgende neun Teilprojekte:

- TP West: die Strecke Berlin-Spandau—Nauen
- TP Nord-West: der Prignitz-Express und die S-Bahn nach Velten
- TP Nord: die Heidekrautbahn und Abschnitte der Nordbahn
- TP Süd-Ost: die Strecke Lübbenau—Cottbus und der Bahnhof Königs Wusterhausen
- TP Süd: die Strecke Blankenfelde—Rangsdorf

- TP Süd-West: die Potsdamer Stammbahn und das Siedlungsgebiet Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf
 - TP Ost-West: der RE 1 Magdeburg—Berlin—Eisenhüttenstadt
 - TP S-Bahn: Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung im S-Bahn-Netz
 - TP S-Bahn: Siemensbahn
- Über acht der neun Teilprojekte haben wir in den SIGNAL-Ausgaben 5-6/2018, 1/2019 und 2/2019 berichtet. Nachfolgend stellen wir das Teilprojekt „Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahn-Netz“ vor.
- Passend zu i2030 folgt anschließend ein Bericht über die Lehrter Stammbahn, die Strecke, die es schon gab, bevor parallel

die Schnellfahrstrecke Hannover—Berlin gebaut wurde. Sie soll für mehr Regional- und Güterzüge ausgebaut werden.

i2030 ist ein bemerkenswertes – und überfälliges – Bekenntnis zum Ausbau des Schienennetzes in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Mit der Einrichtung eines Lenkungskreises wurde deutlich gemacht, dass i2030 Chefsache ist. Am 30.10.2019 tagt der Lenkungskreis zum 7. Mal. Ob dann, zwei Monate nach der Landtagswahl, für das Land Brandenburg noch Ministerin Kathrin Schneider am Tisch sitzt, muss abgewartet werden. Sie war im bisherigen Prozess eine treibende Kraft mit beachtlichen Detailkenntnissen, die u. a. die brandenburgische „Anti-S-Bahn-



i2030 mit den neun Teilprojekten. Kontrovers diskutiert werden vor allem die Teilprojekte West (Berlin-Spandau—Nauen) und Süd-West (Potsdamer Stammbahn). Hier werden vor den am 1. September 2019 stattfindenden Landtagswahlen in Brandenburg keine Untersuchungsergebnisse veröffentlicht oder gar Entscheidung für Vorzugsvarianten getroffen werden. Das ändert jedoch nichts daran, dass allein das Bemühen der Länder Berlin und Brandenburg, gemeinsam mit dem VBB und DB Netze im Rahmen von i2030 abgestimmte Lösungen zu erarbeiten, ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung ist. Ob das ausreicht, wird sich schon bald zeigen. Aber erinnert sei daran, dass in Brandenburg vor nicht allzu langer Zeit noch Streckenstilllegungen diskutiert und teilweise realisiert wurden.

Grafik: VBB GmbH

Ausbau-Ära“ ihres Vorgängers Jörg Vogel-sänger beendet hat.

Mit dieser SIGNAL-Ausgabe schließen wir die Vorstellung der i2030-Teilprojekte ab. Das ist aber nicht das Ende unserer Berichterstattung über dieses wichtige Projekt. Denn regelmäßig gibt es zu den einzelnen Teilprojekten neue Nachrichten.

Planungsvereinbarungen unterzeichnet

So wurde im Januar 2019 im Teilprojekt Nord eine Planungsvereinbarung zur Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn unterschrieben. Und am 28. Juni 2019 folgte die Unterzeichnung einer Vereinbarung für vorgezogene Planungsleistungen zur schnellen Reaktivierung der Siemensbahn.

Gute Nachrichten gibt es auch zur Potsdamer Stammbahn. Im Juli wurde berichtet, dass sie wieder im Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt enthalten ist – mehr dazu siehe SIGNAL 2/2019.

Finanzierung für zweigleisigen Ausbau gesichert

Und am 30. Juli 2019 verkündete die brandenburgische Staatskanzlei zu den Plänen für den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Lübbenau—Cottbus: „Beim Bundesverkehrsminister ging () lange Zeit nichts vorwärts. Deshalb hat Brandenburg die Planung selbst in die Hand genommen und dafür knapp elf Millionen Euro investiert.“ Und weiter: „Brandenburg ist es gelungen, den Ausbau als zentrales Vorhaben in die Liste der Projekte zur Strukturstärkung im Zusammenhang mit dem

Kohleausstieg zu bringen. Dafür sind aus den Bundesmitteln für die Lausitz etwa 156 Millionen Euro für die 29 Kilometer lange Strecke vorgesehen.“ Die Finanzierung dieses i2030-Teilprojektes ist also gesichert!

Negativ war die Information zum Zeitplan: „Bisher ist vorgesehen, dass das zweite Gleis im Jahr 2027 in Betrieb gehen kann.“ Das ist natürlich viel zu spät. Aber es zeigt, dass solche Projekte auch bei Ausschöpfung aller Beschleunigungsmöglichkeiten viele Jahre dauern. Deshalb ist i2030 so wichtig, damit die Weichen für morgen schon jetzt richtig gestellt werden.

Mehr zu i2030 lesen Sie auch unter www.i2030.de

aus:
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 3/2019
(11. August 2019)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11





Berliner Fahrgastverband IGEB

Die grüne Welle

Mehr S-Bahn in die Stadt

Foto: BVVSt

So schicksalhaft wie die wechselvolle Geschichte der Stadt Berlin ist, so ist auch die der mit ihr verbundenen S-Bahn. Schon frühzeitig waren die Verkehrs- und Stadtplaner so weise, zur Bewältigung der Fahrgastmassen innerstädtische Züge und Vorortzüge auf einer autarken Infrastruktur einzusetzen. So entstand die Grundlage für das spätere S-Bahn-Netz. Als am 1. Dezember 1930 die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen unter dem Namen S-Bahn zusammengefasst wurden, war die Bevölkerung in Groß Berlin auf 4 332 834 angewachsen, und man rühmte sich – zu Recht – das modernste Schnellbahnsystem der Welt zu haben.

Danach erfolgten der Aufstieg des Bösen, der Krieg und die Teilung der Stadt. Zahlreiche Anlagen fielen entweder dem Bombenhagel oder den Reparationsforderungen zum Opfer. Die Narben im Verkehrssystem sind noch heute vielerorts sichtbar und im täglichen Betrieb auch spürbar.

Nun gilt es, das Netz fit zu machen für die „wachsende Stadt“, um der S-Bahn zu altem Ruhm zu verhelfen und die steigende Zahl der Fahrgäste – aktuell durchschnittlich über 1,4 Millionen pro Tag – zu bewältigen. Nicht nur innerhalb, sondern auch unmittelbar vor den Toren der Stadt wird das Fahrgastpotenzial noch erheblich wachsen. Eine Verbesserung der Anbindung der Vororte ist zudem wichtig für die Entlastung der Regionalzüge, damit diese u. a. mehr Kapazitäten für die „Städte der zweiten Reihe“ haben. Offiziell wurden im Rahmen von i2030 44 sogenannte Teilmaßnahmen auserkoren. Hinter vorgehaltener Hand sprechen Protagonisten schon von über einhundert. Die beiden Hauptthemen sind Streckenausbau und Ertüchtigung sowie der Wiederaufbau.

Mit dem zweiten fährt man besser

Neben dem Fahrzeug- und Triebfahrzeugführermangel ist die Unpünktlichkeit seit Jahren das zentrale Thema bei der Berliner S-Bahn. Allein im ersten Drittel 2018 gab es **nur netzbedingt** betrachtet schon 515 Störungen, die zusammen 22 701 Verspätungsminuten verursacht haben. Das sind im Schnitt 21 Stunden Verspätung pro Woche! Die Fahrzeugstörungen, Notarzteinsätze und anderen Einflüsse sind da noch gar nicht eingerechnet.

Nicht selten wirken einzelne Störfälle noch lange nach. Da auf vielen Linien auf den Außenästen Eingleisigkeit vorherrscht, übertragen sich oft Verspätungen auch auf die Gegen- und Folgezüge, schleppen diese bisweilen länger mit sich. Eine enorme Abhilfe schafft hier der zweigleisige Ausbau. So können entgegengerichtete Züge kreuzungsfrei einander passieren.

Im neuen Landesnahverkehrsplan visiert Brandenburg im Verbundgebiet einen generellen 10-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Linien an allen Wochentagen an. Damit definiert das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung einen klaren Prüfauftrag zur baulichen und betrieblichen Umsetzbarkeit auch auf allen Außenästen im Rahmen des Projektes i2030.

Folgende Streckenabschnitte im S-Bahn-Netz sind noch eingleisig:

- Wannsee—Potsdam
- Hoppegarten—Strausberg Nord
- Frohnau—Oranienburg
- Zeuthen—Königs Wusterhausen
- Südende—Teltow
- Buch—Bernau

Am letztgenannten Streckenabschnitt lässt sich deutlich aufzeigen, wie das Land mit der 10-Minuten-Takt-Vorgabe ins Um-

land die Attraktivität der S-Bahn für Pendler steigern kann. Die Fortführung des 20-Minuten-Taktes bis 2030 ergibt eine Nullfallprognose von 13 500 Fahrgastfahrten am Tag für die S2 zwischen Zepernick und Berlin. Im Mitfall einer Taktverdichtung auf 10 Minuten würde sich die Anzahl der Fahrgastfahrten um 5200 auf 18 700 erhöhen. Der positive Nebeneffekt wäre die prognostizierte Entlastung der Regionalzüge (insbesondere des RE3) zwischen Bernau und Berlin um rund 2000 Fahrten pro Tag.

Da das Projekt i2030 einen Fokus auf schnell umsetzbare Lösungen legt, besteht die Gefahr, dass man sich lieber auf die baulich betrachtet kostengünstigen Varianten von ein oder zwei zusätzlichen Ausweichstellen beschränkt, was zwar die Verschiebung von einzelnen Fahrplänen und ggf. eine Taktverdichtung ermöglichen könnte, aber für eine gesamtartige Netzstabilität zu kurz gedacht wäre. Denn auch dort, wo Linien sich auf einer Strecke bündeln, sind Trassenkonflikte vorprogrammiert. Durch die generelle Zweigleisigkeit können Abhängigkeiten der gegenläufigen Richtungen bei der Fahrlagenplanung künftig außer Acht gelassen werden, um die stadteinwärts verkehrenden Züge so abfahren zu lassen, dass ein optimiertes Einfädeln im Reißverschlussprinzip mit anderen Linien z. B. auf der Stadtbahn möglich wird.

Diese und auch andere Strecken sollen durch sogenannte Blockverdichtungen nochmals modifiziert werden, um eine noch dichtere Zugfolge zu ermöglichen. Aus IGEB-Sicht ist ein 2-Minuten-Takt möglich und sollte auch angestrebt werden, damit alle Linien auf der Stadtbahn, also S3, S5,

S7, S75 und S9, jeweils im 10-Minuten-Takt verkehren können. Für die Verdichtung der Blockabstände (mehr Signale in kürzeren Abständen) sieht das Land Berlin laut neuem Nahverkehrsplan eine hohe Dringlichkeit und ein Kostenvolumen von etwa 30 Mio Euro bis 2035.

Auch auf dem Ring gibt es Optimierungsmöglichkeiten, die mit dem Teilprojekt S-Bahn geplant werden sollen. So soll unter anderem eine dritte Bahnsteigkante in Westend das Ein- und Aussetzen von S-Bahn-Zügen (S46) ermöglichen, ohne dabei die durchlaufenden Ringlinienzüge (S41/42) zu behindern. Weitere zusätzliche Bahnsteigkanten sollen auch geprüft werden für Neukölln um die Einfädelung aus Richtung Schöneweide reibungsloser zu gestalten, in Jungfernheide für die Anbindung der Siemensbahn [siehe Signal 2/2019] sowie (außerhalb des Rings) in Berlin-Lichtenberg für den reibungsloseren Fahrgastwechsel von und zur Werkstatt ein-/aussetzender S-Bahn-Züge.

Vereinbarte Maßnahmen für das Teilprojekt Engpassbeseitigung / Weiterentwicklung S-Bahn-Netz (44 Teilmaßnahmen)

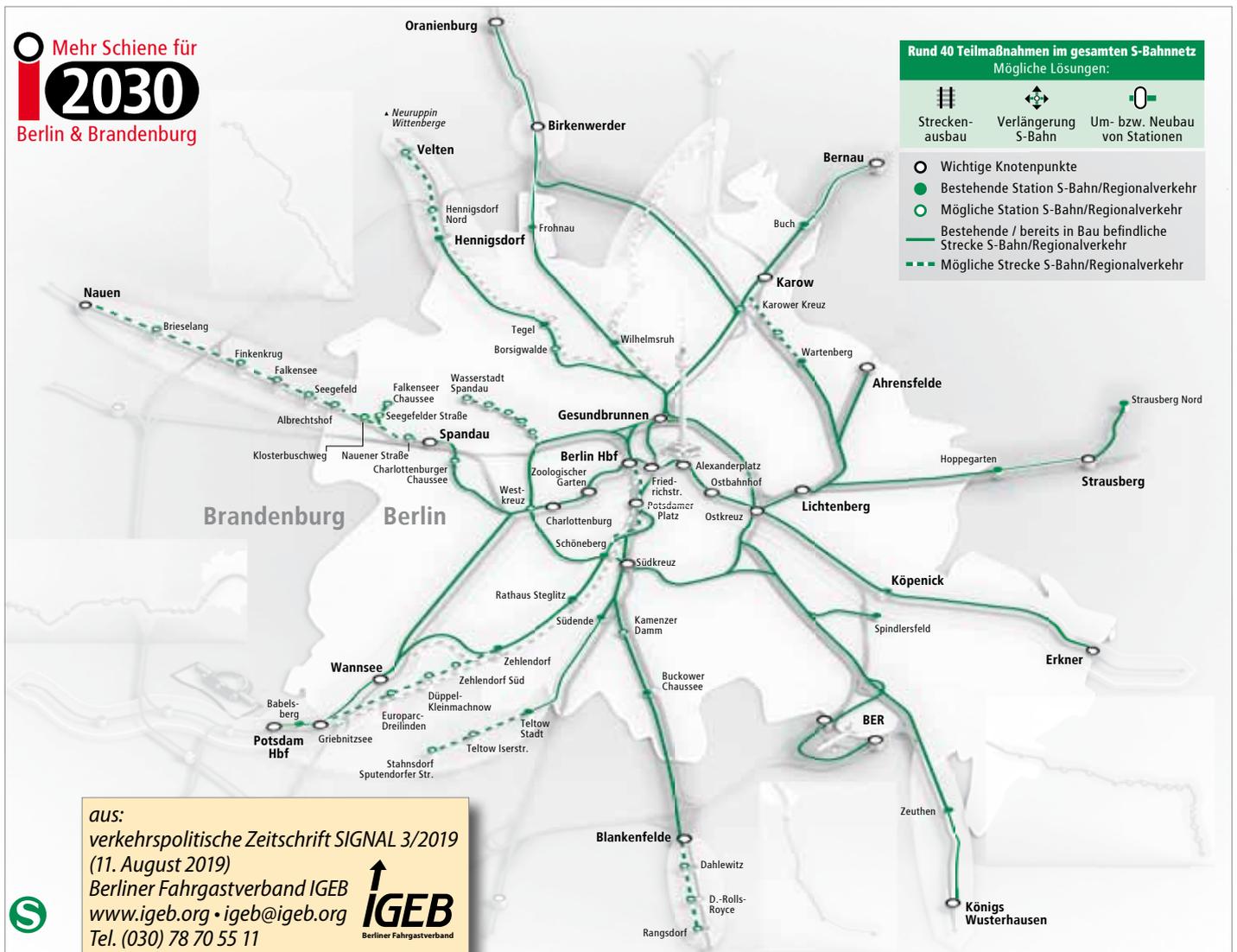
- Erweiterung des Streckennetzes (2)
- Beseitigung eingleisiger Streckenabschnitte (7)
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (2)
- Überleitungsmöglichkeiten/Gleiswechselbetrieb (11)
- Verdichtung Blockteilung (4)
- Sonstige Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität (9)
- Erweiterung Abstellkapazitäten (6)
- Zusätzliche Haltepunkte (2)
- Gesamtbetrachtung Energieversorgung (1)

Unter a) gibt es inzwischen nur noch die Teilmaßnahme Wartenberg—Karower Kreuz, da die Siemensbahn ein eigenes Teilprojekt geworden ist (s. SIGNAL 2/2019). Die anderen möglichen Erweiterungen des S-Bahn-Streckennetzes (Rangsdorf, Stahnsdorf, Potsdamer Stammbahn, Nauen, Velten) sind Gegenstand der Untersuchungen in den anderen Teilprojekten (Korridoren).

Des Weiteren sollen zusätzliche Abstell- und Wendemöglichkeiten im Netz geprüft werden, um nicht nur im Störfall flexibler agieren zu können.

Neue (alte) Wege

Neben der Netzoptimierung und der Beseitigung der eingleisigen Engpässe stehen auch die Untersuchung und ggf. Errichtung einsti-



Die Karte zum Teilprojekt „Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahn-Netz“ zeigt auch mögliche und geplante S-Bahn-Strecken, die Bestandteil anderer Teilprojekte sind, z.B. die Strecken nach Velten und Rangsdorf. Der Wiederaufbau der Siemensbahn ist sogar ein eigenes Teilprojekt. Einzige neue S-Bahn-Strecke dieses Teilprojektes ist die Verlängerung Wartenberg—Karower Kreuz. Die Neubaustrecke „S21“ vom Nordring über den Hauptbahnhof zur Yorckstraße ist zwar eingezeichnet und wird bei i2030 berücksichtigt, ist aber kein Bestandteil von i2030.

Grafik: VBB GmbH



Vierorts beeinträchtigen eingleisige Abschnitte die Netzkapazität, auch innerhalb Berlins: Für Schönevide—Spindlersfeld sollte der Ausbau untersucht werden, um stabilere sowie bei Bedarf dichtere und flexiblere Fahrpläne zu ermöglichen – nicht nur unter dem Blickwinkel der zunehmenden Massentransporte zum Stadion „Alte Försterei“ (Siehe Seite 8)

ger bzw. einst geplanter S-Bahn-Strecken auf der Agenda. Dazu zählen die Verbindungen Spandau—Nauen, Hennigsdorf—Velten (Kremmener Bahn), Blankenfelde—Rangsdorf, Teltow—Stahnsdorf und Zehlendorf—Potsdam (Stammbahn), die wir bereits im jeweiligen Teilprojekt-Thema angesprochen haben. Nach dem offiziellen Start der Untersuchungen 2017 schaffte es auch noch die Siemensbahn, sich in das S-Bahn-Projekt von i2030 zu „drängeln“. Hintergrund ist die geplante Weiterentwicklung der Siemensstadt zu einem „Stadtteil der Zukunft“. In diesem Jahr wurde die Siemensbahn dann sogar ein eigenes Teilprojekt von i2030 – das neunte. Am 28. Juni 2019 haben Senat und DB eine Finanzierungsvereinbarung geschlossen. Damit übernimmt das Land Berlin die Kosten in Höhe von ca. 2,3 Mio Euro für erste Planungsleistungen im Rahmen einer vorgezogenen Vorplanung (Bestandsprüfung, Umweltstudien, Schallgutachten, Vermessung) sowie für eine Machbarkeitsstudie zu Optionen einer Verlängerung der S-Bahn-Strecke über Gartenfeld hinaus. Näheres zur Siemensbahn lasen Sie im letzten Heft (2/2019) ab Seite 15.

Neue Wege will man des Weiteren an zwei Stellen gehen, um zusätzliche sinnvolle Verknüpfungen im SPNV zu schaffen:

Wartenberg—Karower Kreuz

Bereits zu DDR-Zeiten war die Verlängerung der heutigen S75 über Wartenberg hinaus in Angriff genommen worden, um zusätzliche Siedlungsgebiete im Nordosten Berlins zu erschließen. In den Wirren der Wende sind die Bauarbeiten jedoch eingestellt und infolge der „Plattenbauflucht“ Anfang der 1990er Jahre nicht wieder aufgenommen worden, weil kein Verkehrspotenzial mehr gesehen wurde. Da gut erschließba-

res günstiges Bauland jedoch mittlerweile Mangelware ist, besinnt man sich der alten Pläne. Wartenberg soll mit Malchow, dem östlichen Blankenburg, dem Karower Kreuz und perspektivisch sogar mit Birkenwerder, Oranienburg oder gar Pankow verbunden werden.

Bisher fehlt eine schnelle direkte Verbindung des Ostens mit dem Norden. Entweder zuckelt man mit dem Bus über die Dörfer oder man wählt den Umweg über die Berliner Innenstadt. Mit der Durchbindung der S75 wäre eine bessere Verkehrsanbindung des Nordostens gegeben, jedoch bezweifeln Kenner der Materie die Rechtfertigung der hohen Kosten für die Errichtung des Bahnhofes Karower Kreuz. Die S75 könne nach jetzigem Planungsstand zwar an den Bahnhof herangeführt, aber nicht weiter

durchgebunden werden. Demzufolge wäre der Bahnhof primär eine reine Umsteigestation. Das Umfeld böte gegenwärtig noch unzureichendes Fahrgastpotenzial. Ist es da nicht sinnvoller, das Hauptaugenmerk auf eine umsteigefreie S75-Verbindung zu den eigentlichen Zielen auf der Stettiner Bahn zu legen?

Hauptbahnhof—Potsdamer Platz—Yorkstraße

Bisher ist das Erreichen des Hauptbahnhofes für S-Bahn-Fahrgäste aus dem Norden und Süden Berlins nur über zeitraubende Umwege möglich. Das soll sich ändern, wenn die Nord-Süd-Strecken über einen zweiten innerstädtischen Nord-Süd-Tunnel (Arbeitstitel S21) direkt an den Hauptbahnhof angebunden werden. Zum einen werden dadurch Reisezeiten erheblich verkürzt, zum anderen der alte Nordsüdtunnel über Friedrichstraße entlastet. Allerdings gibt es bei diesem Projekt immer wieder große Probleme und große Verzögerungen (siehe u. a. SIGNAL 3/2016).

Der 1. Bauabschnitt zwischen Nordring und Hauptbahnhof ist im Bau und soll mit einer provisorischen Tunnelstation am Hauptbahnhof Ende 2020 in Betrieb genommen werden. Allerdings ist der verkehrliche Nutzen ohne Durchbindung nach Süden zum Potsdamer Platz gering, insbesondere dann, wenn die Züge – wie geplant – nur zwischen Gesundbrunnen und Hauptbahnhof pendeln. Interessant wird die Strecke nun allerdings durch die Pläne für eine Reaktivierung der Siemensbahn (s. Signal 2/2019). Wenn die Züge nicht nach Gesundbrunnen, sondern über Westhafen auf die Siemensbahn fahren können, gibt es für viele Fahrgäste ein neues attraktives Angebot, um den Hauptbahnhof umsteigefrei zu erreichen.

Für den 2. Bauabschnitt vom Hauptbahnhof vorbei am Reichstagsgebäude zum Potsdamer Platz gibt es inzwischen Planungen, die jedoch nicht vorankommen, weil es sei-



S25 in Teltow Stadt. Der Abschnitt bis Lichterfelde Süd ist nur eingleisig, ebenso die Brücke über den Teltowkanal und im Norden die Strecke von Schönholz nach Hennigsdorf. Damit übertragen sich Verspätungen sofort auf die Gegenrichtung.

Fotos: BfVst

tens des Bundestages grundlegenden Widerstand gegen dieses Projekt unmittelbar „vor der Haustür“ des Parlaments gibt.

Der 3. Bauabschnitt vom Potsdamer Platz über Gleisdreieck zur Yorckstraße war bisher erst in fernerer Zukunft vorgesehen, kann und muss aber schnellstmöglich geplant und gebaut werden. Die ehrgeizigen Pläne für das Umfeld des Gleisdreiecks sind nur realisierbar, wenn die Trasse für die S-Bahn geklärt und gesichert ist. Wegen der Umsteigemöglichkeit am Gleisdreieck von der S-Bahn zu den U-Bahn-Linien 1, 2 und 3 hat dieser Abschnitt auch einen eigenen hohen Verkehrswert, so dass für dessen Realisierung nicht die Fertigstellung des 2. Bauabschnitts abgewartet werden muss – und aufgrund der unkalkulierbaren Verzögerungen auch nicht abgewartet werden darf. Erinnert sei dabei an die rot-rot-grüne Koalitionsvereinbarung von 2016, in der es heißt: „Von der Deutschen Bahn AG fordert die Koalition (...) die Planungen für den dritten Bauabschnitt rasch voranzubringen.“

Das S21-Projekt ist zwar nicht Bestandteil von i2030, wird aber bei der Planung der Einzelmaßnahmen im i2030-Teilprojekt „Engpassbeseitigung/Weiterentwicklung S-Bahn-Netz“ berücksichtigt und ist deshalb in der Übersichtskarte zu diesem Teilprojekt (siehe Abbildung auf Seite 21) eingezeichnet.

Neue Halte

Bereits seit längerer Zeit schwirren immer wieder Wünsche von Anwohnern durch die bezirklichen Amtsstuben, die einen näheren Zugang zur S-Bahn erbitten. An zwei Stellen versucht der Berliner Senat, den Anliegen nachzukommen.

Ein neuer Bahnhof an der „Charlottenburger Chaussee“ für die Linien S3 und S9 soll das Gewerbegebiet um den Spandauer IKEA-Markt westlich und die Landespolizeischule Berlin östlich der S-Bahn-Strecke erschließen. Das wertet das Gewerbegebiet auf und entlastet zugleich die stark bean-



S-Bahnhof Westend auf dem Ring. Obwohl ein zweiter Bahnsteig für ein drittes Gleis noch aus alter Zeit vorhanden ist, ist er nicht zum Zugtausch geeignet. Das dritte Gleis ist nicht wieder aufgebaut worden. Gefordert wird dies seit vielen Jahren.

spruchte Buslinie M45 Spandau—Zoo im Westen der Stadt. Zu einem späteren Zeitpunkt, so die Überlegungen, kann von Osten her noch die U2 von Ruhleben bis an den Bahnhof herangeführt werden, um eine sinnvolle Verknüpfung zu schaffen.

Der zweite Neubau soll in der Nähe des alten Gaswerks Mariendorf am Kamenzer Damm für die Linie S2 entstehen. Auch hier sollen vor allem Arbeitspendler und Kunden besser an das Gewerbegebiet herangeführt werden.

Ein zusätzlicher Bahnhof Borsigwalde an der S25 auf der Strecke nach Hennigsdorf ist auch angedacht, wird aber nur im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus der Kremmener Bahn umsetzbar sein, da die Kapazität der noch eingleisigen Streckenteile einen zusätzlichen Halt südlich von Tegel gegenwärtig nicht zulässt.

Ohne Strom nix los

Ein besonderes Problem stellt beim Ausbau des gesamten S-Bahn-Netzes die Stromversorgung dar. Das ist wie bei einer großen Modelleisenbahn-Anlage, an der man nur einen kleinen Trafo anschließt. Alles zuckelt nur mit halber Kraft, der Trafo überhitzt und dann geht gar nichts mehr. Also braucht man mehrere Trafos für einzelne Abschnitte.

Bei der großen Bahn sind die Trafos in Unterwerken über das Netz verteilt. Einfach mal so einen neuen Trafo kaufen und anschließen geht aber nicht. Denn jeder Trafo braucht einen Stromanschluss – und die Unterwerke der S-Bahn natürlich entsprechenden Starkstrom. Dieser muss mit 30 000 Volt Wechselstrom genau da zur Verfügung stehen, wo der Fahrstrom mit 800 Volt Gleichstrom benötigt wird.

Daher gibt es zum Beispiel Probleme bei der Erweiterung des Verkehrsangebots auf dem Streckenabschnitt Buch—Röntgental. Zurzeit fehlt schlichtweg noch die Starkstrom-Infrastruktur zur Versorgung eines zusätzlich erforderlichen Unterwerkes vor Ort.

Insgesamt rechnet man bei der Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Züge 2022 bereits mit einem Bedarf an 22 neuen Unterwerken in Berlin und 10 weiteren für das Umland. Die mit i2030 geplanten Ausbauten und Erweiterungen des S-Bahn-Netzes würden noch zusätzlich 10 Exemplare notwendig machen. Erste grobe Schätzungen beziffern den finanziellen Aufwand dafür auf über 300 Millionen Euro. Die Finanzierung durch den Bund und die Länder ist noch nicht abschließend geklärt und ausverhandelt. Doch Eile ist geboten, wenn in 5 bis 10 Jahren nicht die Züge stehen bleiben sollen. *BfVSt*



Die Stromversorgung ist stellenweise lückenhaft und für die Zukunft unzureichend. Dabei müssen die Bauwerke nicht immer so riesig sein wie in Friedrichstraße (links). Auch kleinere Lösungen, wie im Stellwerk Hermannstraße (rechts), sind möglich.

Fotos: BfVSt



Der Bahnhofsvorsteher

Die Bahn hat Verspätung

Guten Morgen! Aufstehen! Du hast verschlafen, liebe Politik! Es ist schön, dass du endlich die Augen aufmachst und feststellst, dass du dringend mal etwas anpacken musst, um das Land voranzubringen. Dafür schon mal einen herzlichen Glückwunsch! Die Erkenntnis kommt aber mal locker zwanzig Jahre zu spät. Und genauso verschlafen wirken bisweilen leider auch viele Lösungsansätze. Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts waren die Pläne und deren Umsetzungen noch vorausschauend und visionär. Schließlich fußt unsere heutige Eisenbahninfrastruktur zum größten Teil noch darauf. Aber das, was man nun als Schritt in die Zukunft betrachtet, ist kaum mehr als Flickschusterei.

Der große Denkfehler ist, die Planungen der Infrastruktur auf die Entwicklung von morgen auszurichten, die auf Daten von gestern beruhen, erst übermorgen umgesetzt werden, um überübermor-

gen Defizite zu kompensieren, die heute schon allgegenwärtig sind. Wenn wir in den Jahren 2030 bis 2040 die Ergebnisse der Umsetzung heutiger „Infrastrukturpläne i2030“ betrachten, werden wir feststellen, dass wir dann hundert Jahre zuvor schon weiter waren. Dann werden wir erneut anfangen zu planen, um bis 2075 vielleicht den Netzausbau zu erreichen, den wir eigentlich heute schon brauchen. Kurz gesagt: Wir planen dem Bedarf hinterher!

Macht Nägel mit Köpfen!

Warum muss der Wiederaufbau einer einst zweigleisigen Strecke eingeleisig erfolgen? Warum muss man sich fahrplanmäßig einschränken, um noch eine Kreuzungsstelle einsparen zu können? Warum plant man mit i2030 an einer Stelle bewusst jene Verkehrsbehinderung mit ein, die man anderenorts versucht mit i2030 zu beseitigen?

Warum muss man sich immer streiten, entweder S-Bahnen oder Regionalzüge? Warum nicht beides parallel, wenn die S-Bahn das berlinnahe Umfeld erschließt, während der RegionalExpress die weiteren brandenburgischen Regionen schneller mit Berlin verknüpft, ohne ständig ausgebremst zu werden? Warum also nicht alle Magistralen grundsätzlich viergleisig ausbauen?

Der Anfang ist getan: Der Wille, etwas zu bewegen ist da. Der Blick geht in die Richtige Richtung. Das ist gut so! Die Gedanken trauen sich aber nur bis zur Nasenspitze hinterher. Das reicht nicht! Die Gedanken sollten weiter reichen, als man greifen kann – visionäre Gedanken weiter, als man sehen kann. Eisenbahninfrastruktur baut man nicht nur für ein bis zwei Legislaturperioden, sondern für die nächsten fünfzig bis hundert Jahre! Dementsprechend vorausschauend muss auch geplant und gebaut werden. Nicht kleckern, sondern klotzen, muss die Devise sein! Sonst fangen wir wirklich in zehn bis fünfzehn Jahren wieder von vorne an. Getreu dem Motto: Die Bahn baut einmal, und das ist immer!



Foto: BfVst