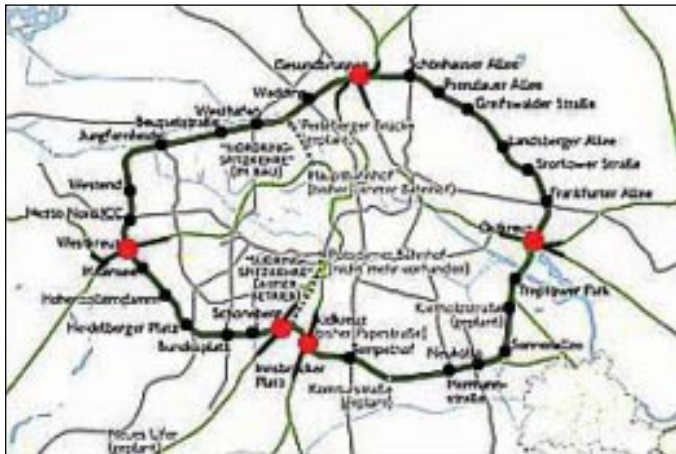


Berliner S-Bahnring unvollständig

Bahn sparte sich wichtige Verbindungskurven / Ein Vorgeschmack auf privatwirtschaftliches Handeln?



▲ **Berlins Ringbahn 2007** – eine von einer Tochter der Deutschen Bahn im Auftrag des Berliner Senats betriebene S-Bahn, die täglich weit über 1/2 Million Menschen befördert. Mit roten Punkten sind die Bahn-Kreuzungen der S-Bahn markiert. (Repro: 2007 – khd)

BERLIN – 3.9.2007 (khD). Noch in den 1950er-Jahren konnte man mit der S-Bahn mal eben – ohne Umsteigen – vom Bhf. Halensee zum Bhf. Charlottenburg zum Einkaufen in der Wilmersdorfer Straße fahren. Nachdem die Berliner S-Bahn in den 1990er-Jahren revitalisiert wurde, geht das nicht mehr. Heute müßte man in Westkreuz in die Stadtbahn umsteigen, was man nur im Ausnahmefall machen wird.

Aber warum ist das so? Die Verbindungskurve vom Bahnhof Halensee zur Stadtbahn in Richtung Charlottenburg war doch sogar zweigleisig. Die Bahn hat sich dazu offensichtlich nie geäußert, warum sie hier an der Kundenfreundlichkeit sparte. Auch

in der 2001 von der Bahn veröffentlichten S-Bahn-Broschüre ([01], ca. 1 MByte PDF) kommen die stillgelegten Verbindungskurven zur Stadtbahn nicht vor. Das veranlaßte dazu, noch einmal [03] etwas genauer nachzuschauen.

„Wir haben Anfang der Neunzigerjahre ein richtungsweisen- des Bahnkonzept für Berlin beschlossen.“

Deutsche Bahn am 6. Juli 2005

Im Artikel „Berliner Ringbahn“ [04] bei Wikipedia finden wir am 28. August 2007 die folgende Beschreibung der bestehenden betrieblichen Situation:

„Verbindungskurven von und zur Stadtbahn gibt es an den Bahnhöfen Ostkreuz und Westkreuz. Allein die Südringkurve in Ostkreuz wird regelmäßig von einer S-Bahn-Linie befahren; sie ist als einzige dieser Kurven noch zweigleisig. Die Nordringkurve in Ostkreuz ist seit dem 28. Mai 2006 stillgelegt. Bereits zuvor konnte nur noch das Gleis von der Ringbahn in Richtung Stadtbahn befahren werden; das Gleis Richtung Ringbahn war bereits gesperrt. Die Verbindungskurve von Charlottenburg nach Berlin-Halensee (Südringkurve in Westkreuz) wurde Anfang der 1990er Jahre nur noch eingleisig wiederaufgebaut; sie dient nur gelegentlichen Überführungsfahrten. Eine Verbindung von Charlottenburg zum Nordring wurde bis 1944 genutzt und nach dem Zweiten Weltkrieg nicht wieder aufgebaut.“

Attraktive S-Bahn-Linien nicht möglich

Gründe für den Rückbau der Verbindungskurven gibt auch der Wikipedia-Autor nicht an. Deshalb darf wohl vermutet werden, daß der Nicht-Wiederaufbau der Verbindungen an den 5 Kreuzungen der Ringbahn mit den Querbahnen etwas mit dem Sparen zu tun haben könnte.

Allerdings vermeidet die Bahn damit auch die Möglichkeit, besonders intelligente Linien-Führungen anzubieten und neue Kunden zu gewinnen. Aus ökologischen Erwägungen



▲ Das **Westkreuz** an der Berliner Ringbahn um 1894. Es gibt Verbindungsgleise zwischen der Stadtbahn und dem Nord- und dem Südring. Übrigens, auf dem Kurfürstendamm fuhr zu dieser Zeit noch eine dampfbetriebene Straßenbahn. (Repro: 2007 – khd)



▲ Die Kreuzung der Berliner Ringbahn am Bhf. Gesundbrunnen um 1894 – quasi das **Nordkreuz**. Eine die Stadt unterquerende Nord-Süd-Bahn gab es noch nicht (sie wurde erst in den 1930er-Jahre gebaut). Dennoch gab es damals bereits Verbindungsgleise zur ‚Nord-Bahn‘ und zum Nord-Bahnhof (heute S-Bhf. Humboldtthain). Der Gleisstummel „StB“ führte zum Stettiner (Fern-)Bahnhof. (Repro: 2007 – khd)

ist es heute wünschenswert das private Auto aus den Innenstädten zu verdrängen. Um das aber zu erreichen, müssen dann auch sehr attraktive Schnellbahn-Verbindungen eingerichtet werden. Und dabei können diese bislang nicht revitalisierten Verbindungskurven zu den kreuzenden S-Bahnstrecken einen entscheidenden Beitrag leisten.

Nachbesserung ist angesagt

Nun ist das Kind aber noch nicht in den Brunnen gefallen, denn noch sind alle Verbindungstrassen nicht anderweitig zugebaut. Die Bahn kann also noch nachbesern. Aber wie war das eigentlich früher – sagen wir vor gut 110 Jahren? Da gab es doch noch kaiserliche Bahnbeamte, die die Ausbauplanung vornahmen. Und dank Internet-Hilfe konnte wenigstens etwas Licht in die Berliner Eisenbahn-Planung von ‚anno dunnemals‘ gebracht werden. Ein Berliner Stadtplan von 1894 [05] spricht eine deutliche Sprache. Aus diesem Plan werden hier die 4 interessierenden Kreuzungsbereiche als Ausschnitte wiedergegeben und in den Legenden kommentiert.

Die Stadtbahn und die Ringbahn wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gebaut (1866–1877). Damals wurden alle Eisenbahnen mit Dampf-Lokomotiven betrieben – auch die S-Bahn. Diese wurde erst um 1926 elektrifiziert. Beim Betrachten der Eisenbahnstrecken in den 4 Ausschnitten fällt auf, daß diese kaiserlichen Eisenbahn-Beamten ganz offensichtlich sehr viel mehr von Bürgerorientierung verstanden haben müssen, als heute die (Bundes-) Bahn-Leute vom Typ agiler Manager. Sie



▲ Das **Ostkreuz** an der Berliner Ringbahn um 1894. Auch hier gab es damals schon Verbindungsgleise sowohl zwischen dem Nordring und der Stadtbahn, als auch zwischen der Stadtbahn und dem Südring.

(Repro: 2007 – khd)



▲ Das **Südkreuz** an der Berliner Ringbahn um 1894, das aus 2 Teilen besteht – eines am Bhf. Schöneberg und eines am Bhf. General-Papestraße (den es damals noch nicht gab). In Schöneberg existieren zwischen der Wannsee-Bahn (wie wir sie heute nennen) und der Ringbahn in beiden Richtungen Verbindungsgleise – die *Cheruskerkurve*. Und auch an der Papestraße existierten 3 Verbindungsgleise zwischen der Ringbahn und der Anhaltischen (Vorort-) Bahn. Daß es hier übrigens auch einen „Tivoli“ gab, war dem Autor völlig unbekannt. (Repro: 2007 – khd)

und Politiker schwafeln zwar immer von der Kundenorientierung, aber bei Lichte besehen ist es nur eine Orientierung zum Geld hin. Denn an allen Kreuzungen haben die schlaun Eisenbahner damals Verbindungskurven zwischen den Trassen gebaut. Und sie wurden auch für den Personenverkehr kräftig genutzt, wie es aus alten Fahrplänen hervorgeht. Das diene den Kunden, die dadurch weniger Umsteigen mußten.

Digitale Sicherungstechnik erlaubt mannigfaltige Linienführung

Es ergibt sich nun die Frage, warum mannigfaltige Linienführungen der S-Bahn heute nicht mehr möglich, sinnvoll und wirtschaftlich zu betreiben sind. Man könnte beispielsweise eine Linie als Süd-Halbring und eine als Nord-Halbring zusätzlich zu den Vollringzügen führen. Das ist auch insbesondere deshalb verwunderlich, da die

S-Bahn heute mit einer digitalen Signal- und Sicherungstechnik ausgestattet ist, mit der eine Vielfalt an Linien leicht zu bewältigen ist. Unsere Altvordenen hatten es ohne Computer viel schwerer. Aber sie vermochten einen solchen Betrieb mit einer viel primitiveren Sicherungstechnik auch zu bewältigen. Sollte etwa das Erfahrungswissen bei der Bahn verlorengegangen sein?

Ein Nachwort

Allein so ein Faktum des verweigerten Wiederaufbaus der Verbindungskurven sagt auch sehr viel über die Qualität des heutigen Führungspersonals der Deutschen Bahn aus. Ganz offensichtlich will dieses den Bürgern das tägliche Leben gar nicht mehr erleichtern. Man hört bereits förmlich: Das rechnet sich nicht! Sind denn diese Leute wirklich nur noch am Geldmachen für die Aktionäre interessiert...

Mehr zu diesem Thema:

- [01] [00.06.2001: Bauen für die S-Bahn] (S-BAHN BERLIN)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/Docs/DB_S-Bahn_Berlin_2001.pdf
- [02] [09.06.2002: Jahrelang getrödelt – Berliner S-Bahnring wird geschlossen] (khd-Page)
URL: <http://www.khd-research.net/Welcome/News03.html#9>
- [03] [14.06.2002: Schlechte Planung der Deutschen Bahn] (khd-Page)
URL: <http://www.khd-research.net/Welcome/News03.html#11>
- [04] [28.08.2007: Berliner Ringbahn] (Wikipedia)
URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Berliner_Ringbahn
- [05] [30.08.2007: Alte Berliner Stadtpläne] (Mirko)
URL: <http://www.alt-berlin.info/>

Das Hauptportal des „khd-research.net“ ist im Internet erreichbar unter der Adresse: <http://www.khd-research.net/>.

Erscheinungsorte sind San José (USA) oder Toronto (Canada). Herausgeber der Publikationen ist: Dipl.-Ing. K.-H. Dittberner, Berlin. Es gilt der Disclaimer.

Der hier im PDF-Format präsentierte Artikel wurde erstmals in der Nr. 517 der Ausgabe der »khd-Page« vom 3. September 2007 veröffentlicht. Alle im Text unterstrichenen Begriffe sind im Original (im Internet) mit Links (Verweisen) versehen, die zu weiterführenden Informationen im Weltwissensnetz führen.

Die Artikel-Archivierung ist unter folgendem Pfad (URL) erfolgt: <http://www.khd-research.net/Welcome/News15.html#8>.