

Jahrelang getrödelt – Endlich vollendet

Berliner S-Bahnring wird geschlossen / S-Bahn aber noch immer nicht komplett

BERLIN – 9.6.2002 (khd). Berliner Politiker versprochen immer, den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) zum Wohle der Stadt gegenüber dem Autoverkehr zu bevorzugen. Aber nach Wahlen taten sie stets das Gegenteil. Und so mußten die Berliner nach der Deutschen Einheit noch fast 12 Jahre warten.

Am kommenden Sonntag, den 16. Juni ist es aber endlich so weit. Nach über 40 Jahren der DDR-erzwungenen Zwangspause ist der 125 Jahre alte Berliner S-Bahnring wieder komplett. Zuletzt konnten Berliner Anfang August 1961 mit der S-Bahn rund in Berlin fahren.

Die letzte, rund 3 km lange Lücke im Norden Berlins zwischen den Bahnhöfen Westhafen und Gesundbrunnen wurde jetzt für 54 Millionen Euro in einer reinen Bauzeit von 24 Monaten geschlossen. Bei der Planung trödelte man hingegen 10 Jahre.

Die 37 km lange Berliner Ringbahn verbindet die meisten Berliner Bezirke, hat 27 Bahnhöfe, wovon 18 Umsteigebahnhöfe sind. Umgestiegen werden kann in Straßenbahn und Busse sowie vielerorts in die U-Bahn und in die legendäre Stadtbahn, die die Hauptstadt von Ost nach West quert und den Ring in Ost- und Westkreuz schneidet. Daneben existiert die Nord-Südbahn, die den Ring in Gesundbrunnen im Norden und im Süden in Schöneberg und Papestraße [Ed-2007: heute Südkreuz] kreuzt. Diese soll jetzt im zentralen Teil um den

Bahnhof Friedrichstraße bis zum Herbst aufgemöbelt werden. Sie wird deshalb 4 Monate gesperrt.

Vergleich der Bauzeiten

1867–1877:
Bau des Gesamt-Ringes (37 km).

1990–2002:
Ring-Rekonstruktion.

2000–2002:
Bau der Ring-Lücke (3 km).

Aus der bisherigen S-Bahnlinie S 4 werden ab 16. Juni die neuen Linien S 41 (im Uhrzeigersinn) und die S 42 (fährt entgegen dem Uhrzeigersinn). Dennoch fahren die Züge nicht wie vor dem Bau der Mauer immer im Kreis herum (Fahrzeit 63 Minuten).

Sie werden nach 1 bis 1 1/2 Runden zu Endbahnhöfen außerhalb des Ringes geführt. Die moderne Technik könne nämlich nicht aus 63 Minuten/x Züge einen ganzzahligen Takt für den Ring bilden, sagt man bei der S-Bahn.

Es gibt noch viel zu tun

BERLIN – 10.10.2002 (khd). Dennoch ist die Berliner S-Bahn mit dem Ring noch längst nicht komplett. Erstaunlich ist, daß auch 2002 noch reichlich Strecken ins Brandenburger Umland zu den Berliner Vororten nicht revitalisiert sind. So fehlen bei der S-Bahn auch 12 Jahre nach der Deutschen Einheit u. a. noch:

- ▶ 1. Die Wiedereinführung von **Halb-ringen** durch den vollständigen Wiederaufbau der Verbindungsgleise zwischen Stadt- und Ringbahn in Ost- und Westkreuz. [mehr]
- ▶ 2. Ein wirklich fahrgastfreundliches **Südkreuz Papestraße** mit Verbindungsgleisen zur Ringbahn, was aber offensicht-

lich nur als Sparversion im Bau ist [Ed-2007: nein, hier wurde überhaupt nichts Gleis-Verbindendes gebaut].

► 3. Die Verbindung von Lichterfelde-Süd nach **Teltow** und darüber hinaus zum boomenden Industriegebiet **Ludwigsfelde** im Land Brandenburg mit der Option der Verlängerung nach **Trebbin** (und evtl. Sperenberg, falls dort doch noch ein Großflughafen für Berlin gebaut werden sollte).

► 4. Außerdem sollte ins Zentrum Teltows nicht nur ein Abzweig gebaut werden, sondern von vornherein – wie es die Planung von vor dem 2. Weltkrieg vorsah – eine S-Bahnverbindung von Lichterfelde-Süd über **Teltow-Stadt**, **Stahnsdorf**, **Dreilinden** nach **Wannsee**. Eine solche Verbindung ist angesichts der boomenden Besiedlung von Stahnsdorf, Dreilinden und Kleinmachnow unabdingbar.

Es ist ein schwerer regionalplanerischer Fehler, daß dieses Projekt auch 12 Jahre nach der Wiedervereinigung noch immer nicht angepackt worden ist. Und fehlendes Geld kann nicht als Ausrede gelten, denn für eine derartige Zukunftsinvestition dürfen durchaus Kredite aufgenommen werden.

► 5. Die „**Friedhofsbahn**“ von Wannsee über Dreilinden nach **Stahnsdorf** (siehe auch Punkt 4) mit der Chance der Verlängerung bis **Beelitz**.

► 6. Den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen **Lichterfelde-Ost** und **Südende** auf der S 25 bzw. S 26.

► 7. Die Strecke von Spandau über **Falkensee** nach **Nauen** ins nordöstliche Brandenburger Umland.

► 8. Die Strecke von Henningsdorf nach **Velten** ins nördliche Brandenburger Umland. Bis 2006 soll hier der S-Bahn-Betrieb, wie er bis 1961 bestand, wieder aufgenommen werden [Ed-17.4.2004: das Land Brandenburg verzichtet auf diese Strecke,

da das Fahrgastaufkommen zu gering sei, heißt es].

► 9. Die Strecke von Blankenfelde über **Rangsdorf** und **Zossen** nach **Wünsdorf** ins südliche Brandenburger Umland.

► 10. Die Strecke von Potsdam nach **Werder** ins südwestliche Brandenburger Umland.

► 11. Die Strecke von Erkner nach **Fürstenwalde** ins östliche Brandenburger Umland.

► 12. Die Strecke von Ahrensfelde nach **Werneuchen** ins nordöstliche Brandenburger Umland.

► 13. Die „**Siemensbahn**“ von Jungfernheide durch Siemensstadt bis Gartenfelde in der Stadt.

► 14. Die „**Stammbahn**“ als kürzere Verbindung von Zehlendorf über **Düppel/Kleinmachnow** nach **Potsdam**.

► 15. Die Strecke von Wannsee nach **Beelitz-Heilstätten** ins südwestliche Brandenburger Umland.

► 16. Die abkürzende Strecke von Jungfernheide über **Fürstenbrunn** und **Stre-**



▲ **Berliner „Spinne“ von 1955.** Eine Reproduktion davon im Internet unter http://www.khd-research.net/Bahn/Docs/Berliner_Spinne_1955.jpg. (Repro: 2007 – khd)

sow nach Spandau bzw. vom Ring (West-end) über **Fürstenbrunn** nach Spandau.

► 17. Erwähnt sei auch noch die Strecke von Spandau über **Staaken** nach **Wustermark**, auf die aber wohl verzichtet werden kann.

Wo bleibt das Berliner Tempo?

BERLIN – 12.6.2002 (khd). Nach dem 2. Weltkrieg war man in Berlin schneller: Bereits nach nur 1 Jahr der Reparaturen und Teilinbetriebnahmen gab es am 18. Mai 1946 wieder einen durchgehenden Ringverkehr.

Heutigen Planern und Politikern fehlt solcher Elan. Oder sie hoffen darauf, daß Autofahrer die S-Bahn-Defizite sowieso nicht bemerken. Und dabei sollen doch Branden-

burg und Berlin zu einem funktionsfähigen Bundesland zusammenwachsen. Ohne eine leistungsfähige Schnellbahn (S-Bahn), die weit ins Umland reicht, ist das aber nicht zu bewältigen.

Insbesondere die Raumordnungsplanung zwischen Berlin und Brandenburg ist in den letzten 12 Jahren katastrophal gelaufen. Erinnert sei nur an den falschen Standort eines Großflughafens in Schönefeld. Und daß sich in Ludwigsfelde im Großstil Industrie ansiedeln durfte – noch bevor eine leistungsfähige ÖPNV-Direktverbindung nach Berlin eingerichtet wurde, aber mit Hochdruck die B 101 ausgebaut wurde – ist ein planerischer Schildbürgerstreich der Brandenburger Regierung sondergleichen

Mehr zu diesem Thema:

[Alles Wissenswerte über den Ring] [Aktuelle Fahrplanänderungen]

[14.06.2002: Chaos vorprogrammiert – Schlechte Planung der Deutschen Bahn]

[03.09.2007: Berliner S-Bahnring unvollständig]

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 Haupt-Artikel wurde erstmals in der Nr. 151 der Ausgabe der »khd-Page« vom 16. Juni 2002 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/News03.html#9>.