8/90

trans press

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis DM 2,50

Gesamtberliner S-Bahn

Erster Lückenschluß

Am 26. Mai 1990 ist mit dem Zwickauer Traditionszug, gezogen von der Lokomotive 01 1531, der 3,5 km lange wieder aufgebaute Streckenabschnitt Arenshausen (Rbd Erfurt) – Eichenberg (BD Hannover) der Verbindung Halle (Saale) – Kassel eröffnet worden. Diese Strecke entstand von 1856 bis 1877. Ende der 40er Jahre dieses Jahrhunderts hatte die sowjetische Besatzungsmacht immer wieder die Öffnung des durch die Folgen des Krieges geschlossenen Übergangs verlangt, doch die Amerikaner lehnten ab. Später wollte die sowjetische Seite von der erneuten Inbetriebnahme der Strecke nichts wissen; die Gleise zur Grenze wurden abgebaut.
DB und DR vereinbarten im November 1989 in Essen die Schließung dieser Lücke in einem sehr kurzen Zeitraum. Am 6. Januar 1990 begannen die Vermessungsarbeiten, am 5. Mai war das Gleis verbunden, seit Fahrplanwechsel rollen fünf Schnellzugpaare und einige Güterzüge über die vorerst eingleisige Strecke.

Text: V. Emersleben, Berlin; Fotos (Streckenbau) V. Emersleben, Berlin und (Eröffnung mit Dampfzug am 26. Mai 1990) H.-J. Kirsche, Berlin

Druckluft contra Saugluft

Für den Einsatz auf den Schmalspurbahnen der DR fertigte das Raw Meiningen mehrere Schneepflüge. Die 16,8 t schweren und 9,35 m langen Fahrzeuge wirken vor allem auf den 750-mm-spurigen Bahnen ungewohnt. Der SPs 039 (97-09-43) wurde bei der Bahnmeisterei Döbeln beheimatet und für seinen künftigen Einsatz auf der Strecke Oschatz–Mügeln–Kemmlitz am 3. Mai 1990 nach Mügeln überführt. Da der Schneepflug mit einer Druckluftbremse ausgerüstet ist, hier aber ausschließlich das Saugluftbremssystem angewendet wird, sucht man derzeit nach einer betriebssicheren Interimslösung, um den Schneepflug nutzen zu können.

Text: R. Scheffler, Oschatz; Foto: W. Albrecht, Oschatz

Am Rhonegletscher dampft's bald wieder

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) soll wieder fahren. Ab 1991 ist der Zugbetrieb zunächst auf einem Teilstück von Realp aus vorgesehen. Der Schweizer Ständerat hat einstimmig die Konzessionserteilung für den Verein Furka-Bergstrecke befürwortet.
Die 18 km lange Gebirgsstrecke, eine der imposantesten und berühmtesten Bahnlinien der Alpen, die mit Hilfe von Zahnstangen bis auf 2160 Meter emporklettert, war 1982 stillgelegt worden. Der 15 km lange Furka-Basistunnel, als längster Durchstich für eine Schmalspurbahn auf der Welt, machte die alte Zahnradbahn entbehrlich. Doch viele Eisenbahnfreunde gaben sich damit nicht zufrieden. Die DFB sollte als sommerliche Touristenbahn mit Dampf- oder Dieseltraktion das einmalige Schienenerlebnis wiederbringen. Hunderte „Fronarbeiter", so werden die freiwilligen Helfer genannt, und auch Eisenbahnpioniere haben in den vergangenen Jahren wacker zugepackt, damit das Gebirgsbähnle wieder auf die Höhen klettern kann. Im Sommer 1989 kamen 820 Helfer an die Furka-Bergstrecke, u. a. aus der BRD, aus England, Holland und Belgien. Sie haben zur Sanierung des Gleisoberbaus beigetragen (siehe Abb.).
In diesem Sommer werden erstmals Freunde aus der DDR an die Bergstrecke kommen.

W. Schmidt, Sigmaringen; Foto: Sammlung W. Schmidt

modell eisenbahner

inhalt

8/90

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
39. Jahrgang

transpress
Verlagsgesellschaft mbH i. G.
Berlin

ISSN 0026-7422

Als am 2. Juli 1990 auf dem Bahnhof Berlin Friedrichstraße um 3.48 Uhr Zug B 7 (siehe oben) den Abfahrauftrag erhielt, waren seit dem 13. August 1961 10 550 Tage (fast 29 Jahre) vergangen, daß zum letzten Mal von Gleis 6 auf Bahnsteig C Züge in Richtung Wannsee abgefertigt wurden. Unser Titelbild: Der festlich geschmückte S 3 2 der BVG aus Wannsee fährt 6.21 Uhr in Berlin Friedrichstraße ein und wird auf dem Abschnitt der DR bis Königs Wusterhausen als H 2 geführt.

Fotos: K. Mihatsch, Berlin

modelleisenbahner

forum	Leserinformationen	15
literatur	Rezensionen	31
kurzmeldungen	Termine, Firmennachrichten, Aktuelles	14
anzeigen	suche/biete/tausche	30

eisenbahn

kurzmeldungen	Komfortpremiere in Leipzig / BR 628.2 in Boizenburg / Neue Farben für Rangierfahrzeuge / Ein weiterer Museumsviertel	13
international	Dampf total im Bw Wolsztyn	16

nahverkehr

historie	Verkehr unterm Potsdamer – Renaissance in Sicht?	4
mosaik	Der status quo	2
	Die S-Bahn in Westberlin	8

modellbahn

anlage	1:0 für Null	23
	Eine H0-Großanlage ...	32
tips	Bahnmeisterwagen / Biegewerkzeug / Dampf gemacht	18
	In den letzten Jahren dabei	19
	Vorbildliche Beulen / Vorbildgetreue Leuchten	22
	Technologische Betrachtungen zum Modellbau 2. Teil	20
	Modellgüterwagen	26
	„Planloser" Modellbau	27

Redaktion

Wolf-Dietger Machel
(Chefredakteur)

Gisela Neumann
(Redaktionelle Mitarbeiterin)

Inge Biegholdt
(Gestaltung)

Anschrift:
Otto-Grotewohl-Straße 19 d,
PSF 1410, Berlin, 1080
Telefon: 22 51 20 52
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin

Die Zeitschrift „modelleisenbahner" ist das Sprachrohr des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV) und Mitglied der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung „ferpress" mit dem Sitz in Basel.

Erscheint in der transpress Verlagsgesellschaft mbH i. G.

Registrier-Nr.: 1151
Druck: Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin (West)

Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: vierteljährlich DM 7,50

Auslandspreise enthalten die Zeitschriftenkataloge der jeweiligen Länder.

Der Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 6. Juli 1990

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.

BRD und Berlin (West): örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51

Östliches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur

Westliches Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel

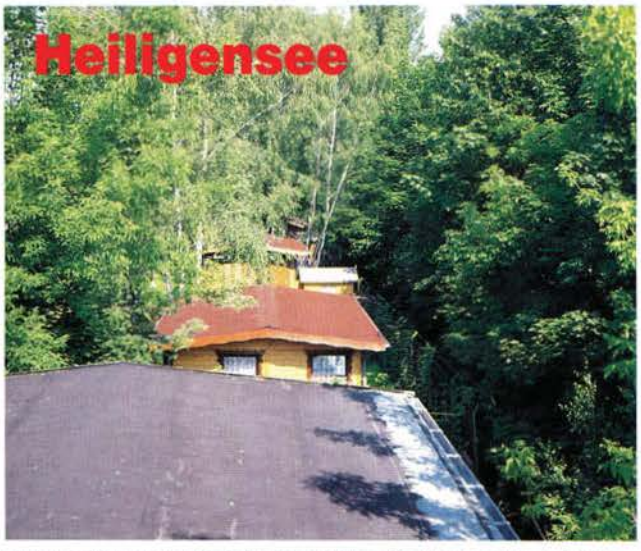
Ständige Mitarbeiter

Wolfgang und Jürgen Albrecht
Günter Fromm
Wolfgang Hensel
Lutz Neve
Wolfgang Petznick
Dr. Horst Schandert
Burkhard Sprang
Volker Vondran
Peter Zander

Anzeigenannahme

für Bevölkerungsanzeigen sowie Wirtschaftsanzeigen aus der DDR, BRD, Berlin (West) und dem Ausland: transpress-Verlagsgesellschaft mbH i. G. Französische Straße 13/14, Anzeigenabteilung, PSF 1235, Berlin, 1086,

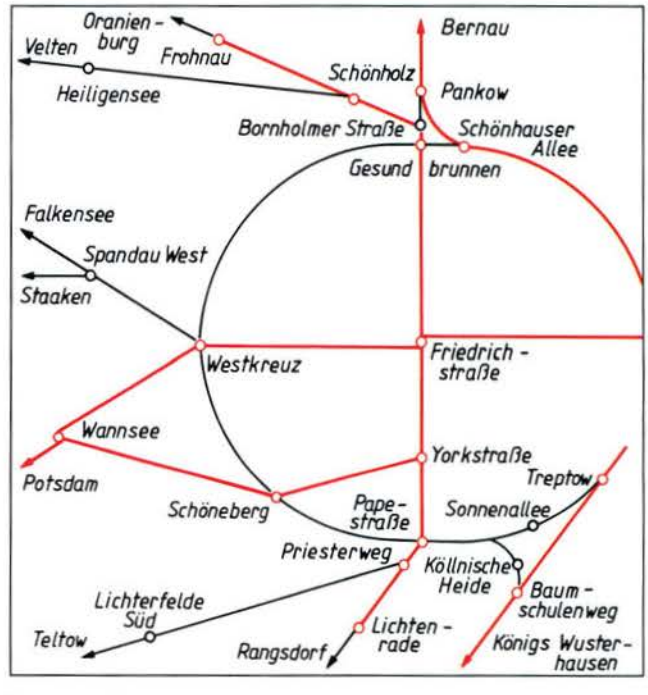
gültige Preisliste: Nr. 8



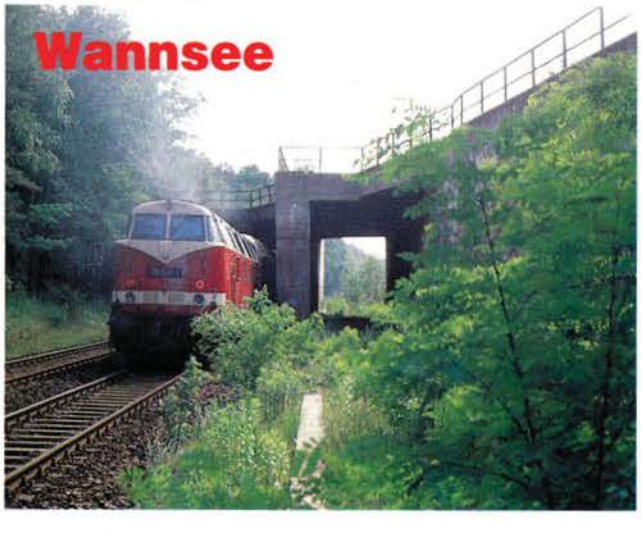
Blick vom Bahnsteigdach in Richtung Velten: Die Laubenpieper wird niemand davonjagen, denn im Tegeler Forst ist ein langes Stück S-Bahn-Damm der Stadtautobahn nach Stolpe zum Opfer gefallen.

Der Wald auf dem Gleiskörper rechts nach Hennigsdorf (rechts) wurde bereits vor wenigen Wochen abgeholzt. Der Wanderweg war das Gleis Hennigsdorf – Frohnau.

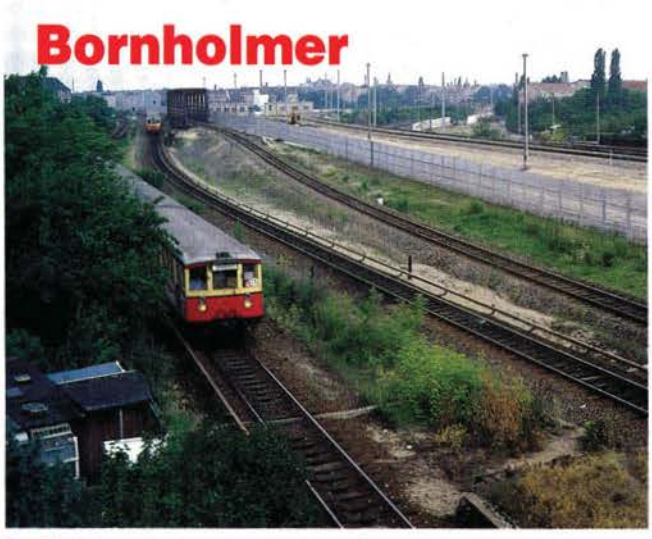
Man sieht noch, um was es sich handelte: Oben die Strecke aus Staaken, unten die aus Falkensee in Richtung Spandau West, wo sie sich vereinigten.



Die Ersatz-S-Bahn Wannsee – Potsdam als Wendezug. Rechts daneben das Original-S-Bahngleis Potsdam – Wannsee. Oben der stillgelegte Abzweig nach Stahnsdorf.



Nach einer Vollzuglänge im Hintergrund der Prellbock. Danach Wald, dann die Mauer. Im grünen Anbau hinter dem Bahnsteiggelände ein Rock-'n'-Roll-Club.



Der BVG-Zug links kommt aus Frohnau. Das S-Bahngleis nach Pankow – Bernau verläuft rechts von Zaun und Brücke im Hintergrund.

Links die Fernbahn und rechts die S-Bahn führen nach Pankow. Der abgeräumte Mitteldamm ist die Vollringtrasse nach Gesundbrunnen. Sie endet an der Fernbahnböschung.

Der status quo

Berlin besaß zum Ende der 30er Jahre eines der leistungsfähigsten Nahverkehrssysteme der Welt, darunter die S-Bahn. Trotz enormer Zerstörungen gelang es in den Nachkriegsjahren, das Netz nicht nur rasch zu sanieren, sondern sogar zu erweitern. S- und U-Bahn waren in ihrer Linienführung durch die Sektorengrenzen nicht gestört. Außer dem Vollring gab es die Stadtbahnstrecken Strausberg – Staaken, Erkner – Potsdam und Königs Wusterhausen – Falkensee sowie die Nordsüdbahnstrecken Velten – Rangsdorf, Bernau – Teltow und Oranienburg – Wannsee. Sowohl Stadtbahn wie Ring nutzte die Führung Mahlsdorf – Charlottenburg – Halensee – Papestraße – Baumschulenweg – Grünau. Das Grundnetz wurde durch Stichbahnen und Querverbindungen ergänzt.

Dann kam der 13. August 1961.

Bahnhof Friedrichstraße, der zu den Olympischen Spielen 1936 eine Zugfolgefrequenz von 90 s erreicht hatte, war innerhalb weniger Stunden zum Endbahnhof für die amputierten Stadtbahnstrecken herabgesunken. Von den Nordsüdstrecken blieben als Reste die Verbindungen Oranienburg und Bernau nach Schönefeld und Grünau über den östlichen Teil des Nordrings. In Westberlin betrieb schließlich die BVG die drei Abschnitte Friedrichstraße – Wannsee, Anhalter Bahnhof – Wannsee und Frohnau – Lichtenrade. Seit dem 2.Juli 1990 ist Friedrichstraße kein Grenzbahnhof mehr. Die Stadtbahnzüge fahren vorerst wieder durch bis Charlottenburg und Wannsee. Ob und wie das alte Netz wiederentstehen soll, müssen die Verkehrsplaner, Wirtschaftler und Politiker entscheiden. Es wird unumgänglich sein, jedoch enorme Mittel erfordern. Unsere Bilder, Ende Juni 1990 aufgenommen, zeugen davon (s. a. S. 10 dieser Ausgabe).

Blick in Richtung S-Bahnhof Treptow von Neukölln her. Links das Gleis zum Görlitzer Güterbahnhof, rechts, senkrecht durch die Mauer, die völlig abgetragene Trasse des Südrings. Aus Richtung Treptow ist sie kaum noch zu finden.

Am Signal Gsp 0 endet die Strecke nach Rangsdorf über Mahlow. Zwischen Mauer und Mahlow klafft im Bahndamm eine große Lücke.

Über die Kiefholzstraße führte einst eine zweigleisige Brücke. Der Damm im Hintergrund wurde als Schlittenhang abgeschrägt, weiter hinten bis zur Mauer fehlt er völlig.

Ing. Lutz Neve, Berlin

1

Verkehr unterm Potsdamer – Renaissance in Sicht?

Der Potsdamer Platz – sein Name entstand wohl schon in der Zeit, als man hier Berlin in Richtung Potsdam verließ – gehörte einst zu den verkehrsreichsten Plätzen Europas. In den 20er und 30er Jahren kreuzten ihn dutzende Straßenbahn- und Omnibuslinien; einen U-Bahnhof gab es bereits seit 1902. Der in unmittelbarer Nähe befindliche Potsdamer Bahnhof stellte das Tor zur Welt dar, S-Bahn-Strecken begannen und endeten im Potsdamer Ringbahnhof und im Wannseebahnhof, seitlich links und rechts neben dem Fernbahnhof gelegen. 1934 begann man die letzte Lücke im innerstädtischen S-Bahn-Netz mit einer Nordsüdbahn zu schließen. Diese größtenteils als Tunnelbahn ausgeführte und 1939 fertiggestellte Strecke berührte ebenfalls den Potsdamer Platz. Der viergleisige unterirdische Bahnhof wurde bereits so ausgelegt, daß später auch die Ringbahnstrecke Platz gehabt hätte. Doch dazu kam es nicht mehr. In den Bombennächten des zweiten Weltkriegs versanken Platz und Bahnhöfe in Schutt und Asche. Die Nordsüdbahn, mit bis zu zwei Meter starken Betondecken bereits für den „Endsieg" konzipiert, hätte alles unbeschadet überstehen können. Aber fanatische SS-Leute sprengten in den letzten Kriegsstunden die Tunneldecke unter dem Landwehrkanal. War der Potsdamer Platz nun tot? Totgesagt – bald fuhren wieder Straßenbahn und U-Bahn. Omnibusse waren selten geworden. In den Ruinen des Potsdamer Bahnhofs wurden wieder Fernzüge abgefertigt. Die Nordsüdbahn fuhr ab 1947. Doch Normalität sollte nicht mehr einziehen. Berlin, durch die Ergebnisse des zweiten Weltkriegs zur geteilten Stadt geworden, bekam die Verhärtung der Fronten zwischen Ost und West besonders zu spüren. Der kalte Krieg setzte die Zerstörungen des heißen fort – langsamer zwar, aber mit Perfektion. Der „eiserne Vorhang" teilte nun den Potsdamer Platz, erst mit Maschen, dann massiv. Anfang der 50er Jahre wurde der

2

3

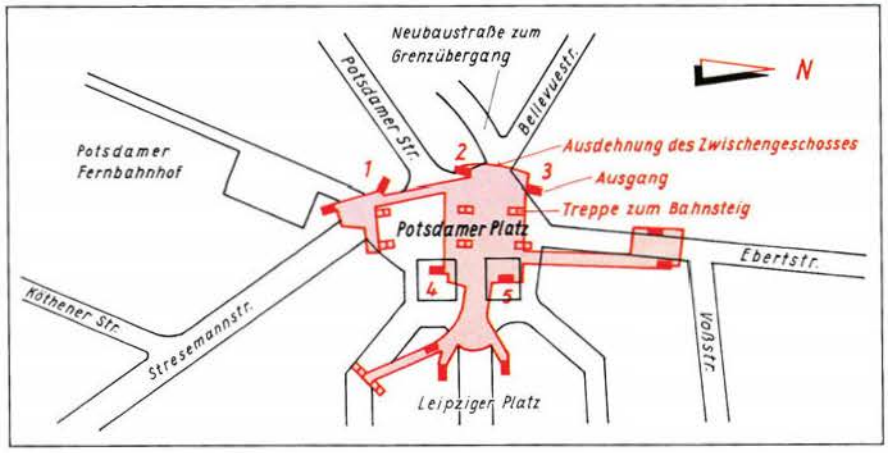
1 Mit der am 29. Oktober 1838 eröffneten Strecke nach Potsdam erhielt Berlin seine erste Eisenbahn. Dieses direkt am Potsdamer Platz gelegene Empfangsgebäude wurde 1872 fertiggestellt.

2 Im zweiten Weltkrieg wurde der Potsdamer Fernbahnhof durch Fliegerbomben und Artilleriebeschuß stark beschädigt. Trotzdem wurden bis Anfang der 50er Jahre Züge abgefertigt. Das Foto entstand 1957, als der Bahnhof bereits stillgelegt war. Im Vordergrund der U-Bahn-Eingang der Linie A Pankow–Krumme Lanke (heute Linie 2).

3 Das Gelände des ehemaligen Potsdamer Fernbahnhofs heute. Die Magnetbahn fährt vom Bahnhof Gleisdreieck zum Kemperplatz.

4

4 Die Trostlosigkeit im Bild festgehalten: Der Potsdamer Platz in den 60er Jahren. Er wird durch die Mauer zerschnitten.
Verglichen mit der Grundrißskizze kann man folgende Ausgänge erkennen:
1 – rechts unmittelbar hinter der Mauer; **2** und **3** – links vor der Mauer an der Potsdamer Straße und an der Bellevuestraße; **4** und **5** – hinter den „Panzersperren" auf den Verkehrsinseln des Leipziger Platzes. Im Hintergrund rechts ist der im Bau befindliche Fernsehturm zu erkennen.



Fernbahnhof geschlossen und später gesprengt. Die Straßenbahnen fuhren von östlicher und westlicher Seite nur noch bis an den Platz heran, die Verkehrslücke mußte zu Fuß geschlossen werden. Unter dem Potsdamer Platz verlief der Verkehr, von den Grenzkontrollen abgesehen, noch normal. Das änderte sich mit dem Mauerbau am 13. August 1961. Endstation für die U-Bahn war nun Thälmannplatz (einst Kaiserhof, heute Otto-Grotewohl-Straße) auf östlicher und Gleisdreieck auf westlicher Seite. Der U-Bahnhof Potsdamer Platz fiel in einen Dornröschenschlaf. Die Nordsüd-S-Bahn fuhr, von einer kurzzeitigen Betriebsruhe in den Augusttagen 1961 abgesehen, weiterhin, doch war sie fortan für Ostberliner tabu. Auf dem S-Bahnhof Potsdamer Platz hielt kein Zug mehr. Noch heute bietet er, nach dem Krieg nur notdürftig instand gesetzt und immer im Halbdunkel liegend, ein gespenstisches Bild. Anfang der 70er Jahre wurde es am Potsdamer Platz durch die Einstellung der Straßenbahnlinie 74 (in Westberlin wurde die letzte Straßenbahnlinie bereits Mitte der 60er Jahre eingestellt) noch stiller. War das nun das endgültige „Aus"? Wer daran glaubte, daß die Mauer 100 Jahre stehen würde, dem mußte es so erscheinen. Da fiel der Versuchsbetrieb mit der Magnetbahn, den die BVG

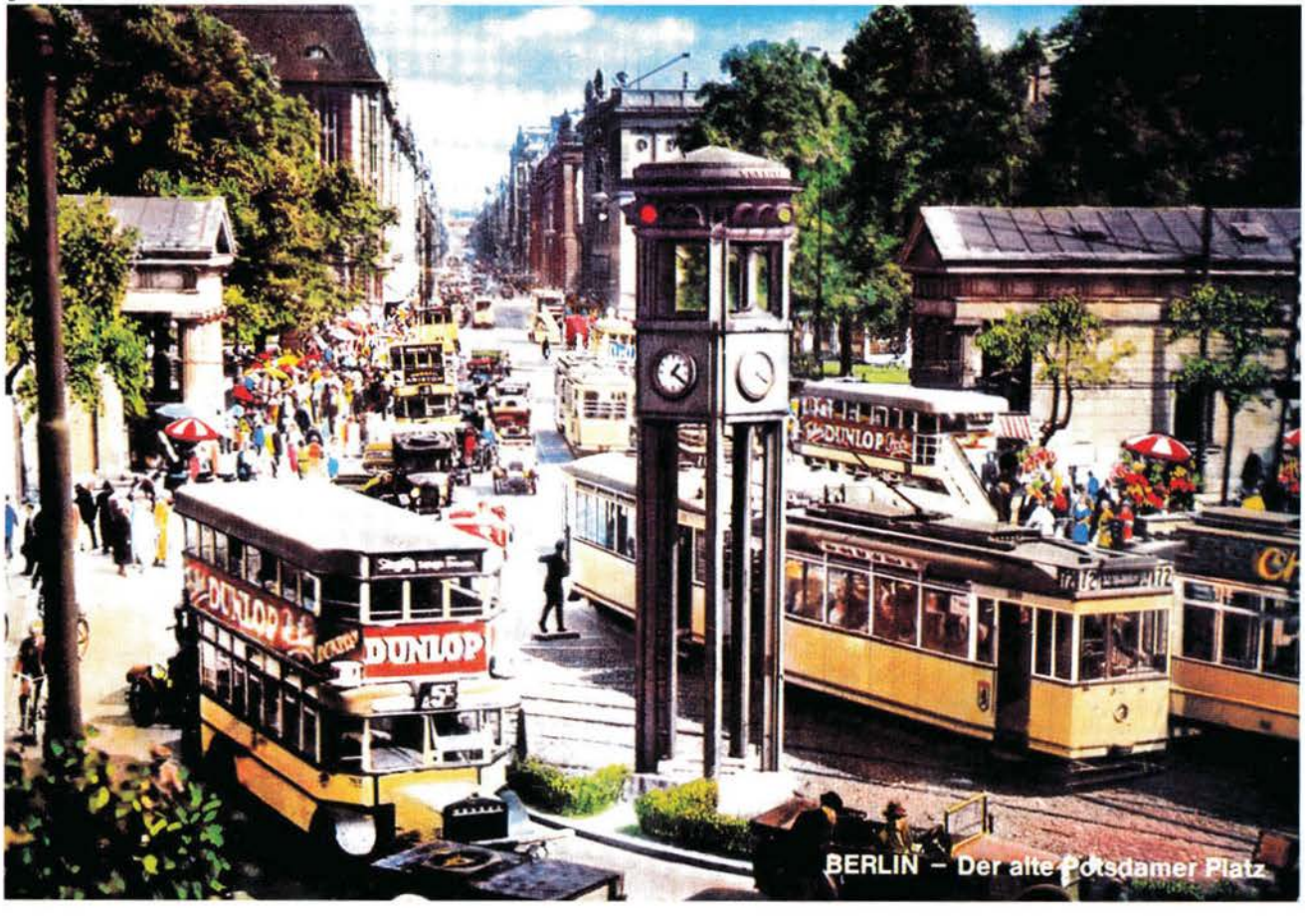
5

5 Als 1907 die U-Bahn in Richtung Schönhauser Allee verlängert wurde, gab man den Untergrundbahnhof in der Köthener Straße auf und errichtete einen neuen – mit Mittelbahnsteig unter dem Leipziger Platz. Ursprünglich als „Leipziger Platz" bezeichnet, erhielt er 1923 wieder den Namen „Potsdamer Platz".
6 Weltstadtleben widerspiegelte der Potsdamer Platz in den 20er und 30er Jahren. Um den starken Fahrzeugverkehr beherrschen zu können, wurde die als Verkehrsturm bezeichnete erste Verkehrsampel in Betrieb genommen.
7 Seit dem 12. November 1989 flutet der Verkehr wieder über den Potsdamer Platz. Am 12. April 1990 wurde eine neue Verkehrsanbindung in Betrieb genommen.
8 Die Köthener Straße im Februar 1990. Die Straßenbahngleise sind noch vorhanden, eine Straßenbahn wird hier aber nicht wieder fahren.

Fotos: Sammlung G. Meyer, Aue (1); G. Meyer, Aue (2); Verfasser (3, 7, 8); Sammlung Verfasser (4, 5, 6); Zeichnung: Verfasser

1984 zwischen Gleisdreieck und Kemperplatz, unmittelbar am Potsdamer Platz vorbei, einrichtete, kaum ins Gewicht. Teilweise auf der Trasse der ehemaligen U-Bahn-Linie zum Potsdamer Platz gelegen, besiegelte er eigentlich das „Abseits" des einstigen Verkehrsknotenpunkts.
Doch nichts ist endgültig! Der 9. November 1989 brachte die Wende und den symbolischen Fall der Mauer; den praktischen erlebte der Potsdamer Platz am 12. November 1989. Seitdem bewegen sich Autos und Fußgänger von Ost nach West und umgekehrt. Diese zweite „Wiederbelebung" bleibt noch ohne Auswirkung auf die öffentlichen Verkehrsmittel. Eine Renaissance ist in Sicht. Seit Anfang des Jahres verhandeln Senat und Magistrat über eine künftige Gestaltung des Potsdamer Platzes. Inzwischen ist ein Architektenwettbewerb ausgeschrieben. Auch die künftigen Verkehrsverbindungen nehmen Konturen an. Die U-Bahn-Linie 2 soll wieder über Potsdamer Platz verkehren – von Pankow bis zur Krummen Lanke. Die Magnetbahn muß weichen.
In einem Computer-Video zeigte der Deutsche Fernsehfunk vor einiger Zeit den in neuem Glanz entstandenen Untergrund-S-Bahnhof. Zukunftsmusik? Nein – eine neue Normalität.

6



BERLIN – Der alte Potsdamer Platz

mosaik

7

8

Hans-Joachim Hütter (DMV), Berlin

Die S-Bahn in Westberlin

Vorgeschichte

Bis Anfang 1984 wurde die Berliner S-Bahn in beiden Teilen der Stadt durch die DR betrieben. Während im Ostteil die S-Bahn das Verkehrsmittel war und ist, wurde sie im Westteil mehr und mehr gemieden. Das war vor allem den politischen Umständen der zweigeteilten Stadt anzulasten.

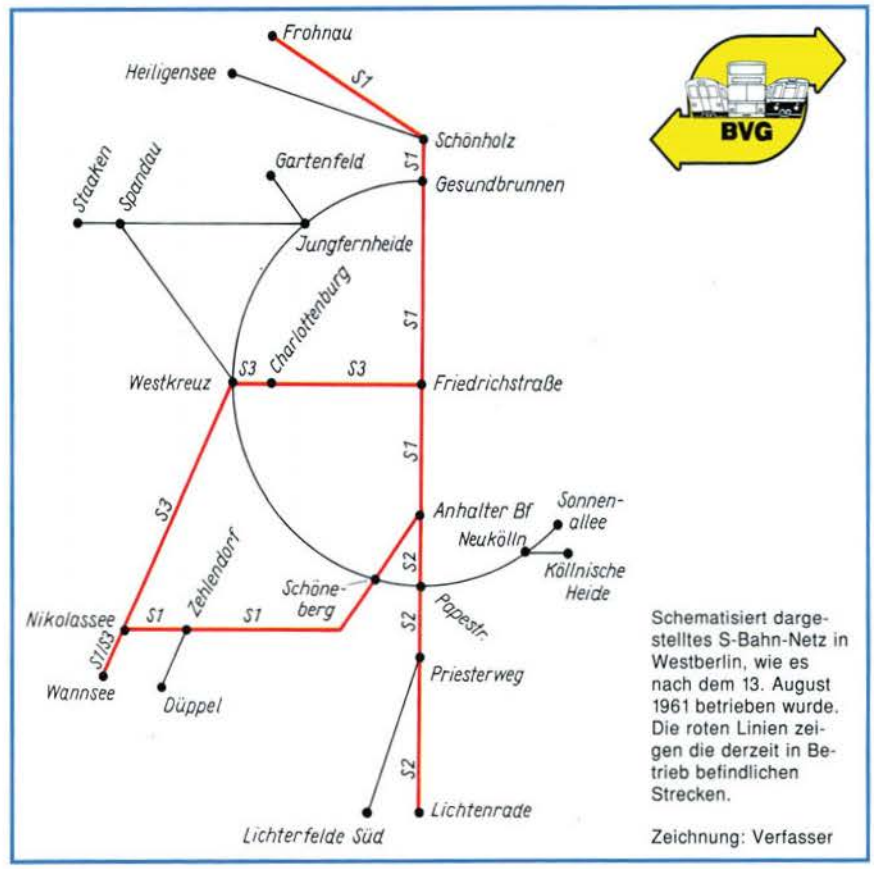
Der Streik der Eisenbahner 1980 in Westberlin mit nachfolgenden Streckenstillegungen und der zunehmende Verfall von Bahnanlagen über all die Jahre hinweg ließen hier das einst in Gesamtberlin so beliebte Verkehrsmittel zu einem Stiefkind werden. Die Zukunft der S-Bahn in diesem Stadtteil war ernsthaft in Gefahr. Schließlich kam es dann nach mehreren ADN-Zweckmeldungen Ende 1983 zu Verhandlungen zwischen der DR und Dienststellen des Westberliner Senats, in derem Ergebnis in einem überraschend kurzen Verhandlungszeitraum die Betriebsrechte vom Senat an die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) übertragen wurden.

In einer äußerst kurzen Zeit mußten sich Mitarbeiter der BVG mit den Anlagen, Fahrzeugen, Werkstätten, dem Betriebsablauf usw. vertraut machen, um am 9. Januar 1984 mit Betriebsbeginn den ersten S-Bahn-Zug in eigener Verantwortung auf die Strecke schicken zu können. Wurden von den BVG-Mitarbeitern auch die zum Zeitpunkt der Übernahme der S-Bahn noch betriebenen Verkehrsanlagen als betriebssicher eingeschätzt, so bereitete die personelle Situation, insbesondere beim Fahrpersonal, erhebliche Sorgen. Viele Triebfahrzeugführer wurden bis dahin für den Einsatz in Westberlin aus Ostberlin herangezogen, die nun natürlich nicht mehr zur Verfügung standen. Andere wiederum versetzte die BVG aus Altersgründen in den Ruhestand. Dadurch standen der BVG mit der Übernahme der Betriebsführung nur noch 60 Triebfahrzeugführer zur Verfügung. Im Stellwerksdienst sah es personell kaum besser aus. Neben diesen Personalsorgen ergaben sich aber insbesondere technisch-organisatorische Probleme, weil das kommunale Unternehmen BVG nun ein Verkehrsmittel übernahm, das nach eisenbahntypischen Grundsätzen mit abweichenden Vorschriften und Strukturen betrieben werden mußte. Insbesondere die dünne Personaldecke gestattete es der BVG nicht, ab 9. Januar 1984 den Zugverkehr auf allen noch am Ende der DR-Zeit betriebenen Strecken sofort weiterzuführen. Nur auf zwei Teilstrecken, nämlich

- Berlin Friedrichstraße – Charlottenburg und
- Anhalter Bahnhof – Lichtenrade

setzte die BVG S-Bahn-Züge ein. Das waren nur 21 km des ursprünglich rund 145 km umfassenden S-Bahn-Netzes in Westberlin.

Die rasante politische Entwicklung in Mitteleuropa, das Streben nach Vereinigung der beiden deutschen Staaten und damit auch Berlins zwingt allerdings zu neuen Überlegungen und Verkehrskonzepten. So kann künftig die S-Bahn wieder verbindendes Element zwischen der gesamten Stadt und dem Umland Berlins werden. Ein „Umfahren" Westberlins, wie es derzeit noch die Sputnikzüge zwischen Berlin und Potsdam, Falkensee und Nauen praktizieren, ist künftig wohl schwer vorstellbar. Und schließlich gebietet die in Aussicht stehende Bewerbung Berlins für die Ausrichtung der Olympischen Spiele im Jahre 2000 oder 2004 wohlüberlegte Eile.



Schematisiert dargestelltes S-Bahn-Netz in Westberlin, wie es nach dem 13. August 1961 betrieben wurde. Die roten Linien zeigen die derzeit in Betrieb befindlichen Strecken.

Zeichnung: Verfasser

Netzentwicklung

Senat und BVG entwickelten in der Folgezeit ein Konzept, nach welchem die stillgelegten S-Bahn-Strecken wieder in Betrieb zu nehmen sind. Danach wurden die einzelnen Strecken hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung und des Einzugsbereichs bewertet und die Reihenfolge der Wiederinbetriebnahme auch zeitlich fixiert. Bei der Erarbeitung des S-Bahn-Konzepts galt es außerdem, die veränderten Verkehrswege zu berücksichtigen, so daß einzelne Strecken für eine Wiederinbetriebnahme nicht in Frage kamen. Dabei spielte auch das vorhandene U-Bahn-Netz eine wesentliche Rolle. Da aber sowohl die Gleisanlagen als auch die Signal- und Sicherungstechnik, Bahnhöfe und sonstige verkehrliche Anlagen völlig saniert werden müssen, reicht dieses Konzept bis über die Jahrhundertwende.

Verkehrsanlagen

Von der DR wurden in den letzten Jahren ihrer Betriebsführung bei der Westberliner S-Bahn nur die technisch notwendigsten Instandhaltungsarbeiten ausgeführt. Die BVG stand nun vor der Aufgabe, die Gleisanlagen nach und nach zu erneuern, teilweise noch eingleisige Strecken zweigleisig auszubauen, die Bahnhöfe zu restaurieren, das Signal- und Sicherungswesen zu modernisieren sowie die Bahnenergieversorgung zu stabilisieren und fallweise zu verstärken. Ferner mußten aber auch die Fahrkartenautomaten und -entwerter dem Standard der U-Bahn angepaßt werden. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel stellt zum Teil der Senat, zum Teil die Bundesregierung bereit.