

Überlegungen zum Bahnhof Königs Wusterhausen (südöstlich von Berlin, an der Görlitzer Bahn)

Der R- und S-Bahnhof Königs Wusterhausen (KW) ist eine planerische Herausforderung. Früher funktionierte der Bahnverkehr mit zwei nicht-elektrifizierten Streckengleisen, einer abzweigenden Strecke und drei Bahnsteigkanten gut, aber das spätere Einfädeln der Gleichstrom-S-Bahn (1951) führte zu betrieblichen Schwierigkeiten. Auch die seit 1987 vorhandene Gleichstrom-/Wechselstrom-Kreuzung ist galvanisch unerwünscht.

Aktuell stellt der Bahnhof Königs Wusterhausen im Regionalverkehr einen Engpass dar – der bestellte Verkehr ab Dez. 2022 ist mit der vorhandenen Infrastruktur nicht zu fahren. Zudem kann die dort ebenfalls verkehrende S-Bahn-Linie S 46 (Königs Wusterhausen – Westend (ab 2021 Berlin Hbf)) aufgrund nur einer Bahnsteigkante nicht verdichtet werden.

Aufgrund der beengten Verhältnisse ist es schwierig, den Bahnhof KW zukunftsfest umzuplanen. Eine radikale, sehr preisgünstige Lösung wäre, die S-Bahn bis Wildau zurückzuziehen (bei gleichzeitiger Verdichtung des Regionalverkehrs), aber das erscheint als politisch nicht durchsetzbar. Im aktuellen Planungsprozess "i2030" der Länder Brandenburg und Berlin wird ein Umbau skizziert, der nur geringe Verbesserungen bietet, jedoch nicht zukunftsfest ist, da er die Hauptprobleme der Beengtheit ausblendet (vgl. <https://www.i2030.de/suedost>).

In einem Artikel der verkehrspolitischen Zeitschrift SIGNAL

wird die Problemlage genauer erörtert und ein eigener Lösungsvorschlag unterbreitet. Insbesondere als relativ schnelle Lösung für das Betriebsprogramm 2023 ist der Vorschlag der IGEB unkonventionell, aber zunächst hilfreich. Allerdings ist die Umsetzung auch dieser "Sparlösung" bis Ende 2022 erfahrungsgemäß kaum noch zu schaffen.



Abb. 1: Bahnhof Königs Wusterhausen, Wendezug am Gleis 1 (Hausbahnsteig). Daneben Gleis 2 für die Gleichstrom-S-Bahn. Hinter dem rechtem Bahnsteig befindet sich Gleis 3, wiederum für Wechselstrom- bzw. Diesel-Regionalzüge.

Foto 1995: Wikipedia

Im Folgenden werden Gedanken aufgeführt zum Anstoß einer Diskussion für eine andere, leistungsfähigere Zielplanung, die zwar notwendig, aber auch aufwändiger und somit erst später zu realisieren ist:

Wir gehen von einem 15-Minuten-Takt KW – BER und einem 15-Minuten-Takt Görlitzer Bahn (Berlin – Cottbus) aus. Ferner sollte die RB 36 wieder wie früher in die Berliner Innenstadt verkehren. Es ist wahlfreien Nutzern nicht zu vermitteln, dass ein Regionalzug an der Grenze von Berlin endet, und ein zusätzlicher Umstieg erfolgen muss. (Gilt z.B. auch für RB 33 (Jüterbog – Michendorf – Berlin-Wannsee)). Ostbahn und Wriezener Bahn enden wenigstens in Ostkreuz, sie sollten mindestens bis Warschauer Straße weitergeführt werden, am besten jedoch bis Ostbahnhof (erster Zugangspunkt zum SPFV Richtung Westen), oder sogar weiter auf die Stadtbahn.)

Oft gehen Lösungsvorschläge für KW von folgenden Prämissen aus: Übernahme der Streckengeometrie: S-Bahn => Ostseite, R-Bahn => Westseite, ohne die niveaugleiche Kreuzung der S-Bahn mit der R-Bahn zu lösen – das heißt sich aber schon mit der RB 36.

Daher kommen wir auf eine Lösung zurück, die das Büro für Verkehrsplanung (BfV) des Magistrats von Berlin Anfang der 1990er Jahre entwickelte: Nämlich ein Überwerfungsbauwerk S-Bahn + 1-Ebene, Fernbahn 0-Ebene (oder: Fernbahn 0-Ebene, S-Bahn – 1-Ebene) nördlich KW vorzusehen, und damit die S-Bahn auf die Westseite zu

legen. Damals war das BfV von einem 20-Min-Takt ausgegangen, und wollte mit einem S-Bahn-Gleis auskommen. Das wäre eine kostengünstige Lösung gewesen: S-Bahnsteig gleich Hausbahnsteig, Inselbahnsteig => R-Bahnsteig.

Ferner hatte das BfV richtigerweise eine künftige Verlängerung der S-Bahn entweder über die alte Trasse Richtung Mittenwalde (1974 auf Omnibusbetrieb umgestellt) in eine dort geplante größere Plattenbausiedlung von KW oder aber über Zeesen nach Bestensee berücksichtigt.

Aus dem heute für die Metropolregion Berlin/Umland angestrebten Betriebsprogramm halten wir jedoch als Zielplanung nur eine Lösung mit fünf Bahnsteigkanten für erforderlich/ zielführend: im Westen zwei Seitenbahnsteige für die S-Bahn, und nach Osten hin drei Regionalbahnsteigkanten. Damit ergeben sich Eingriffe in Gütergleise, die DB Netz AG sicherlich so nicht akzeptieren wird. Daher müssen sich die Bahnanlagen Richtung Osten auf Privatgelände (ehem. Güterschuppen, heute „Harley-Shop“) ausdehnen. Die Ziellösung sieht dann im Prinzip so aus, wie auf der nächsten Seite dargestellt.

Bei unserer Ziel-Lösung ist die Brücke über den Nottekanal zunächst dreigleisig belassen; sehr wünschenswert wäre natürlich ein viergleisiger Zulauf, was aber die Lösung von grobgeschätzt 50 auf 60 Millionen Euro verteuern würde.

☞ Zielplanung des Bahnhofs Königs Wusterhausen (Prinzipskizze) auf der nächsten Seite

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)

Website: www.buendnis-schiene-bb.de

eMail: post@buendnis-schiene-bb.de

Stand : 02. März 2020

(Alle Abbildungen, sofern nicht anders benannt: BSBB)

| Betriebsprogramm Fern-/Regionalverkehr "2023": | Züge pro Spitzenstunde, je Richtung |
|---|-------------------------------------|
| EC/IC (Breslau –) Cottbus – Magdeburg – Norddeich *) | 1 |
| RE 2 (Wismar – Wittenberge – Nauen – Berlin Stadtbahn – KW – Cottbus), 15-Min-Takt | 4 |
| RB 22 (Berlin Stadtb – Griebnitzsee – Potsdam Hbf – Golm – BER – KW), 30-Min-Takt | 2 |
| RB 24 (Ebersw – Bernau – Lichtenbg – Ostkrz – BER – KW – Lübben – Senftenbg – Cottbus), 30-Min-Takt | 2 |
| RB 36 (FfO – Beeskow – Storkow – KW – Schöne-weide – Ostkreuz – Lichtenberg), 30-Min-Takt | 2 |
| Güterzüge | 2 |
| SUMME: | 13 |

| Betriebsprogramm S-Bahn "2023": | Züge pro Spitzenstunde, je Richtung |
|---|-------------------------------------|
| S-Bahn-Linie S 46 (Mittenwalde/Zeesen –) Königs Wusterhausen – Schöneweide – Südkreuz – Bln Hbf | 6 |

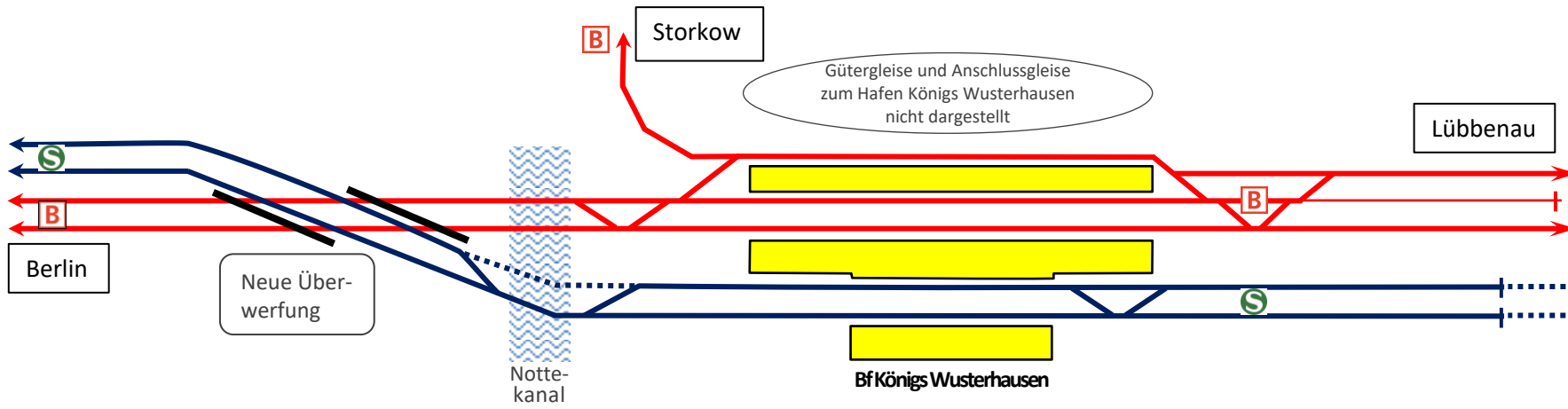


Abb. 2: (Ziel-)Planung Bf Königs Wusterhausen, Prinzipskizze

*) Gleichzeitig soll (gemäß IC-Netz v. 18.3.2015) die bisherige IC-Linie Leipzig – Magdeburg – Norddeich ab Magdeburg weiter nach Schwerin fahren.

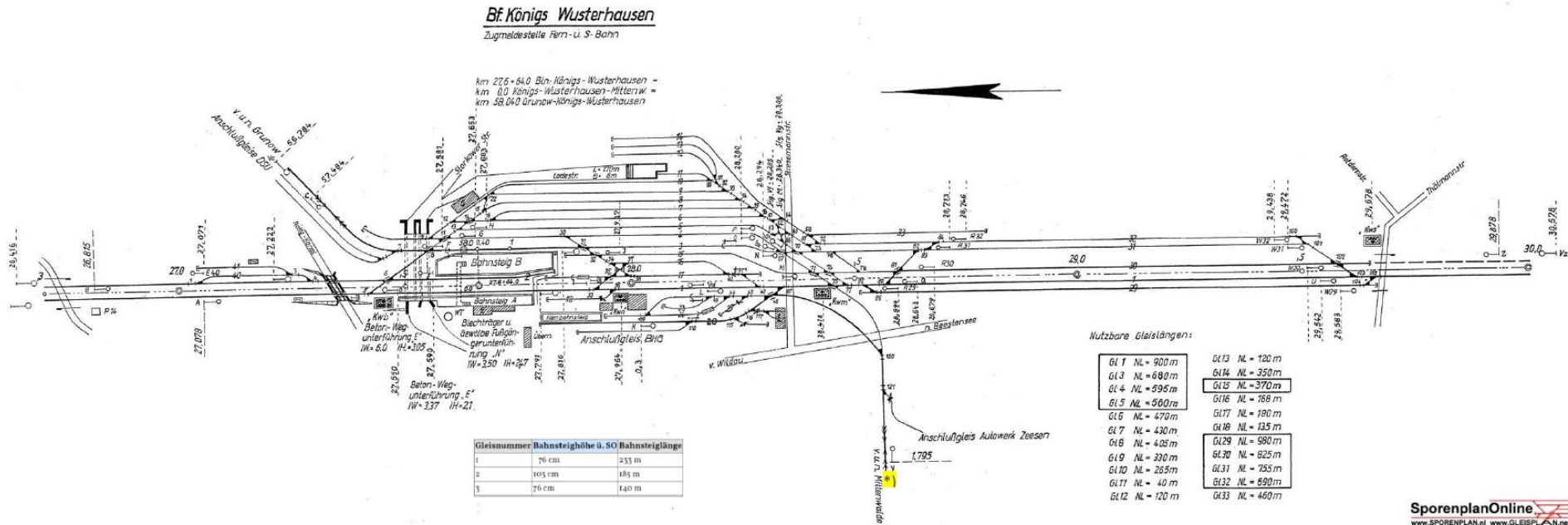


Abb. 3: Bf Königs Wusterhausen, Gleisplan, o.M., 1967

Q: <http://www.sporenplan.nl>

* Der Schienenpersonennahverkehr Königs Wusterhausen – Mittenwalde – Töpchin wurde am 29. September 1974 auf Omnibusbetrieb umgestellt. Die Schienenstrecke ist aber erhalten und wird als Dräsenbahn genutzt.

(Die folgenden Fotos des Bahnhofsbereiches KW – vom Januar 2020 – sind von Norden nach Süden sortiert.)



📍 Abb. 4:
Nördlich des Bf Königs Wusterhausen (KW): Eisenbahn-Überführung der Görlitzer Bahn über den Nottekanal. Es werden zwei Gleise überführt (ehem. zwei Ferngleise, heute ein Wechselstrom- und ein Gleichstrom-Gleis).



📍 Abb. 5:
Blick vom Nordende des Hausbahnsteigs des Bf Königs Wusterhausen entlang der Görlitzer Bahn Richtung Norden. Im Hintergrund nähert sich ein S-Bahn-Zug der Linie S 46. Links das 2006 stillgelegte Stellwerk "Kwb", rechts die mit scharfer Kurve zum Hafen Königs Wusterhausen bzw. (mit Geschwindigkeitsbegrenzung "5" auf 50 km/h signalisierte) Strecke KW – Beeskow – Grunow. Die mit Wechselstrom-Fahrdraht überspannte Gleisverbindung zwischen Gleis 1 und Gleis 3 kreuzt das mit Gleichstrom-Stromschiene ausgerüstete Gleis 2. Die Kreuzung ist hier links vom Signal sichtbar.



Abb. 6:
 Blick auf die Nord-Enden (Blickrichtung Süd) der beiden Bahnsteige des Bf Königs Wusterhausen. Links, auf Gleis 2, ist ein S-Bahn-Zug der Linie S 46 (Westend – Westkreuz – Südkreuz – Köllnische Heide – Grünau – Königs Wusterhausen) eingefahren. Rechts der Hausbahnsteig (Gleis 1) für den Regionalverkehr Berlin – Lübben (Spreew) – Cottbus/Senftenberg; Gleis 1 dient beiden Richtungen. Ganz links Gütergleise und Strecke KW – Beeskow – Grunow.



Abb. 7:
 Links Gleis 2 mit im Jahr 1951 auf 103 cm aufgemauertem Bahnsteig; rechts Gleis 1 (Bahnsteighöhe 76 cm ü. SO), RegionalExpress RE 2 der ODEG, Wismar – Schwerin – Wittenberge – Berlin-Spandau – Berlin Hbf – Königs Wusterhausen – Lübben (Spreew) – Cottbus.



Abb. 8: Blick auf Nord-Enden (Blick nach Norden) der heutigen beiden Bahnsteige des Bf Königs Wusterhausen. Links, auf Gleis 2, ist ein S-Bahn-Zug der Linie S 46 (Westend – Westkreuz – Bundesplatz – Südkreuz – Neukölln – Köllnische Heide – Baumschulenweg – Schöneweide – Grünau – Königs Wusterhausen) eingefahren. Rechts der Hausbahnsteig (Gleis 1) mit ein-fahrendem RB 24 nach Senftenberg. Gleis 1 dient dem Regionalverkehr Berlin – Lübben (Spreew) – Cottbus/Senftenberg in beiden Richtungen, und ist daher heute bereits überlastet.



Abb. 9: Blick vom S-Bahnsteig (Gleis 2) nach Süden auf abfahrbereiten S-Bahn-Zug der Linie S 46. Rechts der Hausbahnsteig – Gleis 1 – mit (z.T. verdecktem) Empfangsgebäude.



Abb. 10:
Der Insel-Bahnsteig, Gleis 2 (rechts, mit Gleichstrom-S-Bahn; 103 cm ü SO) und Gleis 3 (links, mit 15-kV-Oberleitung; für Regionalverkehr; 76 cm), ist mit Absperrgittern längsgeteilt. An Öffnungen wurden zur Überwindung des Höhenunterschieds Rampen bzw. Treppenstufen angelegt.



Abb. 11:
NEB-Triebwagen der RB 36, Königs Wusterhausen – Storkow (Mark) – Beeskow – Müllrose – Frankfurt (Oder), steht abfahrtsbereit am Gleis 3.



Abb. 12:
 Blick vom nördlichen Ende des Bahnsteigs Gleis 2/3 auf östliches Gleisfeld mit Streckengleis
 KW – Beeskow – Grunow, Gütergleise und ehemaligen Güterschuppen.



Abb. 13:
 Blick von ehemaliger Ladestraße (Ost-Seite des Bf Königs Wusterhausen) nach Süden auf ehem. Güter-
 schuppen und östliches Gleisfeld (Gütergleise) und – ganz rechts mit Bahnsteigkante – das Streckengleis
 KW – Beeskow – Grunow.
 Hier sollen gemäß Zielplanung des BSBB künftig zwei Gütergleise entfallen (und an anderer Stelle wieder
 aufgebaut werden), und ein weiterer Inselbahnsteig (Gleise 4 und 5) für den Regional- und Fernverkehr
 angelegt werden.



📍 Abb. 14:
Links Hausbahnsteig, Gleis 1/Westseite des Bf Königs Wusterhausen, mit nach Norden ausfahrendem RB 24 der DB Regio. Laufweg: Senftenberg – Calau – Königs Wusterhausen – Berlin Ostkreuz – Berlin-Lichtenberg – Bernau (b Berlin) – Eberswalde. Gemäß Zielplanung des BSBB sind Gleis 1 und Gleis 2 künftig für die Gleichstrom-S-Bahn vorgesehen.



📍 Abb. 15:
Görlitzer Bahn Richtung Süden. Rechts das südliche Ende des Hausbahnsteigs, Gleis 1. Links Gleis 2 der Gleichstrom-S-Bahn mit Gleisabschluss. Dahinter wiederum Gleise mit 15-kV-Oberleitung. Rechts von Gleis 1 schloss sich bis 1974 der Bahnsteig der Züge Richtung Mittenwalde und Töpchin und der Streckenabzweig an (vgl. Gleisplan in Abb. 3). Der Wiederaufbau sollte optional freigehalten werden.