

■ Berlin

Prignitz-Express bis Berlin-Gesundbrunnen:

aus SIGNAL 05-06/2011 (Dezember 2011), Seite 32-33 (Artikel-Nr: 10000700)
 Berliner Fahrgastverband IGEB

Gut für das Havelland, aber ohne Bedeutung für die Prignitz

RE 6-Verlängerung in der Hauptverkehrszeit von Berlin-Spandau nach Berlin-Gesundbrunnen. Das ist eine erfreuliche Nachricht, sie darf jedoch nicht überbewertet werden.

Den Fahrgästen des RE 6 zwischen Prignitz und Berlin nutzt sie gar nichts. Denn wer von dort kommend nach Berlin-Gesundbrunnen oder weiter in die City-Ost will, steigt am besten weiterhin in Hennigsdorf auf die S 25 um. Das geht in der Regel sehr viel schneller.

Nutznieser dieser Maßnahme sind die Falkenseer und in geringerem Umfang auch die Spandauer Fahrgäste. Sie erhalten eine verbesserte Direktverbindung nach Berlin-Jungfernheide und erstmalig eine Direktverbindung nach Berlin-Gesundbrunnen. Aber die Mehrzahl der Spandauer wird angesichts des nur stündlichen Angebots nur in der Hauptverkehrszeit weiterhin die parallele Strecke U 7--S-Bahn-Nordring nutzen.

Hinzu kommt, dass dieses Angebot wegen der Engpässe im Bahnhof Spandau gefahren wird und nach Beendigung der Bauarbeiten zwischen Charlottenburg und Wannsee sofort wieder gestrichen werden wird. Denn das Land Brandenburg als alleiniger Geldgeber für die RE 6-Verlängerung wird sich ein weiteres Angebot ausschließlich auf Berliner Territorium nicht leisten können.

Ausbau Kremmener Bahn forcieren

Wenn Brandenburg und Berlin tatsächlich etwas für die Fahrgäste aus dem nordwestlichen Brandenburg verbessern wollen, dann sollen sie endlich den Ausbau der Kremmener Bahn (RE 6 auf der S 25-Strecke) forcieren. Wenn die Züge zwischen Hennigsdorf und Gesundbrunnen nicht über Spandau, sondern über Tegel verkehren, dann ist tatsächlich mit großen Fahrzeitgewinnen und entsprechenden Fahrgastzuwächsen zu rechnen.

Vernachlässigte S-Bahn-Fahrgäste

Im Übrigen darf man nicht vergessen, dass die Entscheidung der Länder Berlin und Brandenburg, während der mindestens einjährigen Unterbrechung der Regionalexpresslinien RE 1 und RE 7 zwischen Wannsee und Charlottenburg zahlreiche Ersatzverkehre mit Regionalzügen zu bestellen, auch eine Entscheidung gegen die S-Bahn war. Diese verbindet Berlin und Potsdam zwar mit der S 7 im 10-Minuten-Takt mit Acht-Wagen-Zügen, aber das ist lediglich die Wiederherstellung des Regelangebotes und keine zusätzliche Bestellung als Ersatz für die ausfallenden Regionalzüge.

Von den Ländern abgelehnt



S-Bahn-Linie 7 und Regionalexpresslinie 1 in Potsdam Hbf. Seit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 müssen Fahrgäste zwischen Potsdam und Berliner Innenstadt für mindestens ein Jahr die S 7 nutzen, da der RE 1 in Berlin-Wannsee endet. Ärgerlich ist, dass die Länder und der VBB eine Bestellung des von allen Fahrgastverbänden geforderten 10-Minuten-Taktes in den Abendstunden abgelehnt haben. Das hätte die Zeitverluste für die Umsteiger in zahlreichen Fällen spürbar vermindert. (Foto: Marc Heller)



**Sperrung Wannsee - Charlottenburg
 11. Dezember 2011 - 8. Dezember 2012**
Umleitungen/ Zugausfälle RE1 und RE7

Die beiden Fernbahngleise zwischen Berlin-Wannsee und Berlin-Grünwald werden von Grund auf erneuert. Außerdem bauen wir in diesem Abschnitt insgesamt acht Eisenbahnbrücken neu. Wegen dieser Modernisierungsarbeiten wird die Teilstrecke Berlin-Wannsee - Berlin-Charlottenburg für ein Jahr komplett gesperrt. Umleitungen und Zugausfälle auf den Linien RE 1 und RE 7 sind dabei leider unvermeidlich.

Bitte informieren Sie sich rechtzeitig, ob Ihre Reise von den Bauarbeiten betroffen ist! Diese Fahrplanänderungen sind bereits in die Auskunftsmedien eingearbeitet. Eine Fahrplanbroschüre mit Detailinformationen zu den Umleitungen und Zugausfällen ist ab Mitte November auf den Bahnhöfen und in den Regionalzügen erhältlich.

Ihre Informationsmöglichkeiten
Internet www.bahn.de/reiseauskunft
www.bahn.de/bauarbeiten mit Newsletter und RSS-Feed
Bahn-Telefon 0800 5 99 66 55 (kostenlos, Tag & Nacht)
Kundendialog DB Regio Telefon 0331 235 6881/6882
Fahrplanbroschüre ab Mitte November auf Bahnhöfen und in Zügen

(Abb: DB AG)

Eine von der IGEB und allen anderen Fahrgastverbänden seit fast einem Jahr geforderte Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes auf der S 7 über 21 Uhr hinaus, ist von Berlin, Brandenburg und VBB abgelehnt worden, weil die Kapazität der S-Bahn ausreichend sei. Damit wurden die Argumente der Fahrgastverbände, dass es hier um die Reduzierung der Zeitverluste durch das Umsteigen und damit um die Gesamtreisezeit der von den Bauarbeiten schwer betroffenen Fahrgäste geht, also um Qualität und nicht Quantität, durchgängig ignoriert. Lediglich die S-Bahn reagierte positiv und sicherte zu, den 10-Minuten-Takt bis Mitternacht fahren zu können, wenn er denn bestellt würde. Aber der VBB hat ihn nicht bestellt.

Verschärfung durch S 1-Sperrung

Verschärft wird sich die Situation noch einmal, wenn ab voraussichtlich Mai 2012 die S 1 wegen der Bauarbeiten bereits in Nikolassee endet und nicht mehr bis Wannsee fährt. Spätestens dann muss auf der S 7 endlich auch nach 21 Uhr im 10-Minuten-Takt fahren. Das haben die Fahrgastverbände am 9. November im SPNV-Beirat der Länder Berlin und Brandenburg einstimmig beschlossen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000700>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten