SIGNALARCHIV.DE

Fernverkehr

Vorschläge für einen attraktiven Regionalverkehr

aus SIGNAL 09/1990 (Dezember 1990), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10001299)

IGEB

Seit einem Jahr verändern sich die Verkehrsströme in und um Berlin grundlegend. Und das nicht nur im städtischen Nahverkehr, sondern auch im Regionalverkehr. Geprägt ist diese Veränderung nicht nur durch das Umsteigen aufs Auto, sondern auch durch einen sprunghaft angestiegenen Verkehr zwischen dem bisherigen West-Berlin und seinem Umland sowie Direktfahrten aus den Kreisen des bisherigen Bezirkes Potsdam durch das westliche Berlin hindurch in die Stadtmitte. Doch auf beides hat die Reichsbahn bisher nur mit der Einführung von S-Bahn-Vorlaufbetrieben zwischen Wannsee und Potsdam bzw. Charlottenburg und dem Havelland reagiert. Diese Leistungen sollen hier nochmals ausdrücklich gewürdigt werden, doch ist beim Reagieren auf die neuen Verkehrsströme und im Konkurrenzkampf mit dem Auto jetzt sehr viel mehr notwendig.

Die Situation erfordert dringendes Handeln, denn mit jedem Tag wechseln mehr und mehr Pendler das Verkehrsmittel, sprich: steigen auf das Auto um. Die Berliner Innenstadt verkraftet dies nicht mehr. Deshalb ist es zu wenig, wenn jetzt nur Pläne für 1997 oder 2010 entwickelt werden. Spätestens zum kommenden Fahrplanwechsel im Juni muß es einschneidende Veränderungen geben. Erforderlich ist für den Großraum Berlin ein Angebot von linienmäßigem Taktverkehr im Umkreis von ca. 80 km um die Stadtmitte (also beispielsweise bis Rathenow, Neustadt/Dosse, Jüterbog, Frankfurt/O) mit mindestens zweistündlichem, auf stark benutzten Strecken stündlichem Betrieb. Nach Möglichkeit sollten die Regionalzüge nicht an den S-Bahn-Endbahnhöfen enden, sondern nach Berlin hineinfahren. Verbunden werden muß das Angebot mit gutem und agressivem Marketing, denn was nützt das beste Regionalbahn-Angebot, wenn es keiner kennt oder durchschaut?

Zu den notwendigen begleitenden Maßnahmen gehören vergleichsweise kleine und doch so wichtige Dinge wie z.B. Zuglaufschilder auch im Nahverkehr, Liniennummern, Linien-Fahrplankärtchen für jede Brieftasche, Aushangfahrpläne auch auf kleinsten Haltepunkten, gut lesbare Hinweisschilder auf den Bahnhof auf jedem Bahnsteig (z.Zt. ist besonders auf kleinen Haltepunkten oft nur ein einziges, schlecht einsehbares Schild vorhanden), Unterstände auf allen Bahnsteigen - auch auf «Dorf-Haltepunkten", günstige Anschlüsse zum Busverkehr, gemeinsam mit dem Busverkehr veröffentlichte Fahrplanhefte und, soweit kurzfristig möglich, Behinderteneigung.

Die IGEB wünscht sich natürlich die Einführung eines solchen Angebotes auf allen Bahnstrecken rund um Berlin. Doch im Wissen, daß gerade bei einem zum Großteil schon feststehenden Fern-Fahrplan die Möglichkeiten zur Umsetzung eines Gesamt-Konzep stark eingeschränkt sind, schlägt die IGEB ein Pilotprojekt auf zunächst drei Strecken zum kommenden Jahresfahrplan 1991/92 vor. Ein Jahr später sollte dann auf allen Strecken im Berliner Raum ein Angebot nach einem solchen zukunftsweisenden Konzept eingeführt werden.

1. Neuordnung des Verkehrs im Raum Potsdam - Brandenburg

Derzeit fahren stündlich Züge von Berlin-Karlshorst über Schönefeld - Potsdam Hbf südlich um Berlin herum nach Werder. Jeder zweite Zug fährt weiter nach Brandenburg. Da der Abschnitt Werder - Brandenburg nicht elektrifiziert ist, muß in Potsdam oder Werder die Lok gewechselt werden, wodurch die Züge teilweise bis zu einer halben Stunde Aufenthalt haben. Die Brandenburger würden aber inzwischen viel schneller über Wannsee - Zoo auch in den Ostteil Berlins gelangen. Deshalb schlägt die IGEB eine Führung der heute von Wannsee nach Potsdam Hbf fahrenden Züge alternierend (jeweils zweistündlich) ab Potsdam West über Wildpark und Werder nach Brandenburg sowie direkt, also ohne Umweg über Wildgark, von Wannsee nach Potsdam Hbf vor. Dadurch könnten die von Berlin-Karlshorst nach Brandenburg fahrenden Züge in Werder enden und bräuchten keinen Traktionswechsel, und die Brandenburger würden auf kürzerem und schnellerem Wege (mit einmaligem Umsteigen auf die S-Bahn in Wannsee) nach Berlin gelangen. Potsdam Hbf würde von Wannsee zwar nur noch zweistündlich statt stündlich bedient, doch wird dieser Bahnhof bei zunehmender Führung von Fernzügen über Potsdam Stadt und die Berliner Stadtbahn an Bedeutung verlieren. Die verbleibenden Züge von Wannsee nach Potsdam Hbf sollten deshalb noch zusätzliche Aufgaben übernehmen und über Potsdam Hbf hinaus verkehren, womit sie die Erholungsgebiete um Caputh, Schwielowsee usw. erschließen würden.

2. Verkehr ins Osthavelland

Der Verkehr in den Raum Nauen/Falkensee/Wustermark ist z.Zt. äußerst unübersichtlich gestaltet. Steigt man in Charlottenburg oder Birkenwerder in einen Zug in diese Richtung ein, so weiß man nie genau, wo man ankommt. Dringend erforderlich ist hier ein Linienverkehr im Takt unter Einbeziehung der Strecken nach Potsdam, Charlottenburg, Birkenwerder und Rathenow, um den Fahrgästen ein durchschaubares Verkehrsangebot zu bieten.

3. Regional-Bahn in die Stadt

Z.Zt. bieten sich nur wenige Verbindungen an, die bis in die Stadt durchzuführen sind. Deshalb sind dringend Lückenschlüsse auf den durch die Mauer unterbrochenen Strecken notwendig. Es gibt allerdings auch jetzt schon Strecken, bei denen sich eine Führung des Regionalverkehrs nach Berlin anstatt nur bis zu den S-Bahn-Endpunkten anbietet. So sollten Eberswalde (über 50.000 Einwohner), Ludwigsfelde (22000), Luckenwalde (27.000) und Jüterbog (Eisenbahnknoten) mit einem durchgehenden Regionalverkehr an Berlin angebunden werden. Sinnvoll scheint ein Zwei-Stunden-Takt auf einer durchgehenden Linie Eberswalde - Bernau - Hohenschönhausen - Lichtenberg - Schöneweide - Schönefeld - Ludwigsfelde - Jüterbog mit Halt auf allen Bahnhöfen außerhalb des S-Bahn-Bereichs. Auf dem Abschnitt Ludwigsfelde - Jüterbog sollte die Linie durch eine weitere Linie ab Teltow ergänzt werden, so daß sich ein Stundentakt ergibt. Die IGEB unterstützt auch den Vorschlag des PRO BAHN-Regionalverbandes Berlin - Teltower Land, zwischen Bf. Teltow und S-Bf. Zehlendorf per Bus einen Schienenersatzverkehr einzurichten, bis die Lücke zwischen Teltow und Priesterweg geschlossen ist. Diese Linienkostellation erlaubt einen zum Auto halbwegs konkurrenzfähigen Verkehr sowohl von Eberswalde als auch aus Richtung Jüterbog in die östlichen Stadtteile und - mit Umsteigen in Bernau auf die S-Bahn bzw. in Teltow auf den Bus - auch in die westlichen Stadtteile, insbesondere nach Fertigstellung des Umsteigebahnhofs Bornholmer Straße.

Dazu ist es allerdings unerläßlich, daß das Fahrplanangebot gekoppelt mit den oben beschriebenen begleitenden Maßnahmen eingeführt wird, damit neu gewonnene Fahrgäste nicht von schlechten «Nebenleistungen» (wie z.B. Im-Reglen-Stehen, weil kein Unterstand vorhanden ist) gleich wieder abgeschreckt werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001299.

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