

■ Berlin o Brandenburg

## Die Sperrung der Eisenbahnstrecke zwischen Grunewald und Wannsee

aus SIGNAL 06/2012 (Dezember 2012), Seite 12 (Artikel-Nr: 10001363)

DBV-Regionalverband Potsdam-Mittelmark

### Ein kritischer Rückblick

Für ein Fahrplanjahr war die Eisenbahnstrecke zwischen Grunewald und Wannsee wegen Bauarbeiten gesperrt. Grund genug, diese am 9. Dezember 2012 endende Sperrung einer kritischen Betrachtung zu unterziehen.

### Wenig Interesse an Kommunikation mit den Politikern und Fahrgästen

Die Fahrgäste wurden oft unnötig verärgert, die Deutsche Bahn AG, aber auch Politiker täten gut daran, aus den Fehlern und Problemen für andere Baumaßnahmen zu lernen. Schon lange war klar, dass die Sanierung der Fern- und Regionalbahnstrecke notwendig ist. Durch ständige Herabsetzung der Streckengeschwindigkeit in den Brückenbereichen wurde der Sanierungsbedarf für alle offensichtlich.

Der Umfang der geplanten Sperrung hätte nun bei DB Projektbau zu einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit führen müssen - doch das Gegenteil passierte. Schon im Vorfeld bei einer Sperrung der Strecke zwischen Potsdam und Wannsee für eine Woche im Herbst 2011 gab es erst nach öffentlichem Druck brauchbare Fahrgastinformation.

Als das Ausmaß der Baumaßnahmen - einjährige Sperrung - bekannt wurde, gab es Druck aus Politik und Bevölkerung, zumal zeitgleich an der parallelen Autobahn (AVUS) gebaut wurde. Hier hätte man von Seiten der DB AG in eine Informationsoffensive gehen können und sollen. Doch außer der Information durch DB Regio und S-Bahn GmbH in der Kundenzeitschrift Punkt3 passierte nichts. Erstaunlich, da oft schon bei kleineren Baumaßnahmen in Berlin ein »Baustellentreff« mit offensiver Informationsarbeit organisiert wird. Selbst im Rahmen der folgenden Diskussion um die Möglichkeiten von Umfahrungen und anderen Ersatzmaßnahmen war von DB Netz wenig zu hören.

### Notwendige Vorleistungen nicht fertig

Wer die Baustelle nicht großräumig umfahren konnte, musste in Wannsee vom Regionalverkehr auf die S-Bahn umsteigen. Was aber fehlte und in den ersten Monaten gerade für Behinderte sowie Fahrgäste mit Gepäck ein starker Mangel war, war die verspätete Fertigstellung des Aufzuges am Regionalbahnsteig in Wannsee.

Als Vorleistung hätte außerdem die Sanierung der Brücke in Kohlhasenbrück und der Bahnsteige im Bahnhof Wannsee schon vorher erledigt werden können. Doch während der Baumaßnahme »Grunewald« kamen erschwerend und vorher nicht kommuniziert diese beiden Baustellen noch hinzu. Besonders ärgerlich ist dies deshalb, weil die Regionalzüge RE 1, RE 7 und OE 33 während der Bauarbeiten im Grunewald wenigstens im gesamten Zeitraum bis zum Bahnhof Wannsee fahren sollten.



Aufzug auf dem Fern- und Regionalbahnsteig in Berlin-Wannsee. Ab 11. Dezember 2011 endeten die Regionalzüge aus Brandenburg für ein Jahr in Berlin-Wannsee. Die Fahrgäste mussten den Regionalbahnsteig verlassen und auf die S 7 umsteigen. Doch der neue Aufzug wurde erst im April 2012 fertig. (Foto: Marc Heller)

**Die S-Bahn sollte es richten und wurde behindert**

Als »Haupt-Ersatzverkehrsmittel« für den Regionalverkehr sollte die S-Bahn-Linie S 7 fungieren, doch die Hoffnung auf einen störungsfreien Verkehr wurde bitter enttäuscht, wobei nur wenige Probleme wirklich bei der S-Bahn zu suchen sind.

Wünschenswert wäre eine Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes der S 7 in den Abendstunden gewesen, doch dieses scheiterte an der Finanzierung durch Berlin und die Bestellung durch den VBB. Resultat war, das bei Verzögerungen auf dem Ring gerade in den Abendstunden oft die Potsdamer Fahrgäste unfreiwillig über eine Viertelstunde in Westkreuz pausieren durften.

Auf der Stadtbahn gab es durch weitere Baumaßnahmen und die täglichen Signal- und Weichenstörungen immer wieder Behinderungen für die S 7, was zu Problemen gerade in den eingleisigen Bereichen ab Nikolassee Richtung Potsdam führte. Ausfälle und starke Verspätungen sorgten für Ärger bei den betroffenen Fahrgästen. Leider scheint die DB AG vergessen zu haben, dass man mit dieser Aktion auch Fernreisende behinderte. Diese Fahrgäste sind auf eine Verbindung in Richtung Berliner Hauptbahnhof angewiesen, bedingt durch die Verlagerung des Fernverkehrs von dieser Trasse auf andere Strecken und die Aufgabe des Halts in Berlin Zoologischer Garten.

Als letzter »Hieb ins Kontor« erwies sich der verschwiegene Umfang der Sanierung der Brückenanlagen im Bereich Nikolassee. Hier schuf DB Netz zusätzliche Probleme für die Betriebsdurchführung der S-Bahn und zwang große Teile der Fahrgäste zu zusätzlichen Umsteigezeiten und -wegen. Selbst hier fand keine ausreichende Öffentlichkeitsarbeit von Netz statt.

Man hätte meinen können, die Politik stellt sich aktiv hinter die S-Bahn GmbH und deren Fahrgäste, doch weit gefehlt. Entweder wurde nur die S-Bahn kritisiert oder man schwieg. Hätten die beiden Landesregierungen Interesse an den Belangen der Fahrgäste gehabt, hätte man beim Chef der Deutschen Bahn massiv Druck machen müssen.

**Zentrumsnahe Umfahrungslösungen fehlen**

Ein Problem der Sperrung war, dass die Grunewald- Baustelle über das Nadelöhr Spandau umfahren wurde. Eine näherliegende Umfahrungslösung gibt es nicht! Hätte es die Möglichkeit gegeben, vom Berliner Hauptbahnhof über die wiederaufgebaute Stammbahn nach Potsdam mit Regionalzügen zu fahren, wäre das Problem leicht lösbar gewesen. Berlin und Brandenburg haben es jedoch 2008 endgültig abgelehnt, hier Regionalverkehre zu bestellen. Daraufhin hatte die DB AG bereits erhaltene Gelder für den Bau zurückgeben müssen.

**Was hat der Fahrgast von den Baumaßnahmen?**

Spürbar wird für den Fahrgast die Sanierung durch die Beseitigung der Langsamfahrstellen auf dieser Trasse. Verwirrend war die Diskussion um die Verlängerung der Regionalbahnstrecken von Potsdam nach Berlin Friedrichstraße. Hier gab es immer wieder widersprüchliche Äußerungen.

Wünschenswert wäre eine Zunahme der Nutzung durch DB-Fernverkehr gewesen, denn bis auf den Nachtzug nach München und ein IC- Zugpaar in Richtung Bremen sind Wannsee und Potsdam abgehängt. Selbst die Kreisstadt Eberswalde wird häufiger von Fernzügen bedient als die Landeshauptstadt Potsdam. Ein trauriger Fakt am Rand: Die DB hat in Potsdam eine Führungskräfteakademie, bei der man sicher von der Anreise per Auto ausgeht, sonst würde man Potsdam bestimmt besser anbinden.

## **Fazit**

Mit einer besseren Öffentlichkeitsarbeit und Koordinierung wären einige Probleme vermeidbar gewesen. Diese Baumaßnahme hat eine große Anzahl von Fahrgästen betroffen. Leider kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die DB AG und auch die Politik die Region Zehlendorf, Wannsee und Potsdam stiefmütterlich behandeln. Doch die im November 2012 durchgeführte Vorstellung der für 2013 geplanten Bauarbeiten ist vielleicht ein Hinweis darauf, dass DB Netz langsam nicht nur die Verkehrsunternehmen als ihre Kunden begreift, sondern auch die Fahrgäste.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001363>.

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