

■ Fernverkehr

R5 nicht mehr bis Charlottenburg

aus SIGNAL 02/1992 (März 1992), Seite 7 (Artikel-Nr: 10001474)
IGEB

Mit Beginn des neuen Fahrplans Ende Mai 1992 stehen umfangreiche Bauarbeiten im Bereich des Bahnhofs Berlin-Charlottenburg bevor. Nach Auffassung der Deutschen Reichsbahn kann der Bahnhof für die Dauer der Arbeiten die Züge der R5 nicht mehr aufnehmen. Um die Fahrgäste der R5 aus Richtung Nauen wenigstens an die U7 anzubinden, hat sich die DR entschlossen, auf dem Güterbahnhof Spandau einen Regionalbahnsteig zu errichten und dort die Regionalzüge enden zu lassen. Für die IGEB und PRO BAHN Havelland ist diese Problemlösung nicht hinnehmbar, weil Reisenden der R5, z.B. bei einer Fahrt von Nauen nach Dresden, dann entweder zu Fuß vom Güterbahnhof bis Spandau Hauptbahnhof laufen oder mit der U-Bahn (mit Umsteigen in Bismarckstraße) zum Bahnhof Zoo fahren müssen. Im übrigen sind beide Fahrgastverbände nicht davon überzeugt, daß die Kapazitätsgrenze in Charlottenburg erreicht ist.

Zur Erläuterung der Forderung nach Durchbindung der R5 in die Stadt sind die Vorsitzenden beider Verbände, Gerhard J. Curth und Sven Munzinger, am 31. Januar 1992 beim Berliner Rbd-Präsidenten Werner Remmert vorstellig geworden. Sie schlugen der DR die Nutzung der S-Bahngleise bis Westkreuz (unten) vor, nachdem die BVG einen vorübergehenden Verzicht auf die Lehrstrecke Heerstraße - Westkreuz in Aussicht gestellt hatte. Herr Remmert dankte für diesen Vorschlag und sagte eine umgehende Prüfung zu.

Inzwischen werden weitere Varianten geprüft, so z.B. eine vorübergehende Führung der R5 zu einem provisorischen Seitenbahnsteig unter dem Lehrter Stadtbahnhof an der Invalidenstraße, mit einem Zwischenhalt in Jungfernheide zum Umsteigen auf die U7. Auch die Errichtung eines Seitenbahnsteigs über dem Bahnhof Westkreuz wäre denkbar, indem die Züge über Fürstenbrunn verkehren und in Halensee abgestellt werden. Das bereits fahrplanmäßig vorgesehene Enden der R5 am Güterbahnhof Spandau wird jedenfalls viele Bahnkunden verärgern und kann zum Rückgang der Reisendenzahlen führen. Einziger möglicher Vorteil: die Fernreisenden können im Fall der Güterbahnhofslösung hoffen, daß die Bahn ihnen in dieser Zeit den direkten Zugang zum Vorzeigeprodukt IC mit einem Halt in Nauen ermöglicht.

Bei Redaktionsschluß lag das Prüfungsergebnis noch nicht vor, was ja auch ein gutes Zeichen sein könnte.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001474>.

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