

Regionalverkehr

Kurzfristige Verbesserungsmöglichkeiten

aus SIGNAL 03/1992 (Mai 1992), Seite 28 (Artikel-Nr: 10001502)

Bürgerinitiative Spandauer Verkehrsbelange 73

1992 erfolgen drei sehr wichtige, längst überfällige S-Bahn-Lückenschlüsse: Potsdam Stadt - Wannsee, Hohen Neuendorf - Frohnau und Blankenfelde - Lichtenrade. Dies eröffnet große Möglichkeiten, den weiterführenden Regionalverkehr deutlich zu verbessern und gleichzeitig drohenden Stilllegungen durch sinnvolle Taktangebote zuvorkommen. Dabei sollten insbesondere die Ausflugsziele in Berlins herrlicher Umgebung, die Kreisstädte und die Industriestandorte erschlossen werden. Eile und Engagement von allen Seiten sind dringend geboten, um die Auto-Lawine durch ein umfassendes Angebot zu stoppen und Bahnarbeitsplätze zu erhalten. Größtes Augenmerk ist auf gute Anschluß- und Umsteigehalte zu legen! Die Tabelle zeigt unsere, im Uhrzeigersinn aufgeführten Vorschläge. Bedingt durch anstehende größere Baumaßnahmen auf der Stadtbahn haben wir durchlaufende Regionalbahnen von dort und bei S-Bahn-Parallelverkehr vorübergehend weggenommen und erzielen so Einsparungen (R3, R13), ebenso auf dem südlichen BAR (R14), wo das Verkehrsaufkommen nachläßt. Dadurch werden Mittel und Fahrzeuge frei für andere wichtige Verbindungen (R12 neu und R19). Andererseits könnte der freigewordene LVT von der R12 alt auf die vorgeschlagenen R20/R22 umgesetzt werden, so daß der unattraktive Pendel Dallgow - Staaken (Feldstraße) verlängert, Werder und Ketzin aus dem Westen Berlins besser angeschlossen und die Stilllegung von Staaken verhindert werden.

Auch das komplizierte DR-Netz in Potsdam (unattraktive Dreieckfahrten Wannsee bzw. Potsdam Stadt - Wildpark - Potsdam Hbf) würde durch unsere Vorschläge optimal genutzt. Wichtige Umsteigebahnhöfe wären dann zusätzlich Wildpark, Werder und Wustermark Rbf, wo die Fahrplan-Strategen gefordert sind.

Zur R5 ist noch eine grundsätzliche Anmerkung zu machen: Spandau hat als einzige IC-Großstadt Deutschlands erst seit 30.9.90 ÖPNV-Eisenbahn-Anschluß. Seit über 11 Jahren fehlen ganz dringend die ehemals 3 S-Bahn-Linien. Derzeit führt nur die überlastete, betrieblich viel zu lange U-Bahn-Linie 7 über Umwege, verbunden mit zusätzlichem Umsteigen, "nach Berlin". Da darf keinesfalls die R5 von Charlottenburg nach Spandau verkürzt werden, nur weil sich im Charlottenburger Bf mit acht Gleisen und vier Bahnsteigen die Bauarbeiter bequem ausbreiten wollen, noch dazu nur um den ICE mit schwachen 160 km/h vorzeitig nach Berlin zu bringen. Damit wird diesem attraktiven Zug u.E. ohnehin mehr geschadet als genutzt. Alle Eisenbahner sind gefordert, Ideen zu produzieren, wie die R5 weiter östlich über Spandau hinaus fahren kann, und zwar endlich im festen Stundentakt ohne "Spandau-Löcher"!

Wir schlagen eine Gleisverbindung in Höhe Stellwerk Chab von Westen her zwischen Gleis 4 und 5 vor, damit die R5 am jetzigen S-Bahn-Richtungsgleis nach Zoologischer Garten Kopf machen (= kehren) kann. Zwei S-Bahn-Gleise werden zwar wegen endender Züge am Bahnsteig D gebraucht, jedoch nicht bei einsetzenden Zügen am Bahnsteig C. Die jetzige Praxis irritiert ohnehin die Fahrgäste, wenn der KW-Zug dort von den Erkner- und Strausberg-Zügen "überholt" wird. DR und BVG sollten hier schnell und nachhaltig ihre oft betonte gute Zusammenarbeit unter Beweis stellen. Attraktives Umsteigen wie in Wuhletal zwischen Zugarten am selben Bahnsteig würde

von	nach	KBS	R-Bahn-Nr. (neu)	Baummaßnahme (Bemerkungen)
Lichterwäldchen	- Wilmannsbrunn	193	R 18	Wiederanschluss der Halteanstalt an die Nordbahn
Orbit-Schleissbach	- Kärche	144/194	R 8	Ostbau, frühere Pölschschleissbach
Aggenstein	- Berlin	522	R 18	(mit Ost- und Westbahn)
Wiesau	- Arnswalde	103/171	R 7	Ostbau, frühere Pölschschleissbach
Klein-Gröden	- Strausberg	173	R 18	(mit Halteanstalt Strausberg, Anschluss nach Pölsch)
Falkenberg	- Eberswalde	106/180	R 13	(neu)
Lichterwäldchen	- Königs Wusterhausen	200	R 10	(mit Spreewald)
Wilmannsbrunn	- Kärche	117	R 2	(Bahnlinie R 1, Ausbau später nach Spreewald)
Jüterbog	- Lichtenrade Süd	121	R 14	Anschluss Lichtenrade Süd - Teltow
Berlin Stadt	- Neuenhagen	126/185	R 4	(über Cappel-Gröden, Pölsch Hbf u. Wilmannsbrunn) (Bauzeit gehört geographisch eindeutig zum Berliner ÖPNV-Gebiet, Pölsch-Halte sind angeschlossen)
Blankenfelde	- Werder	123/180	R 8	(Spreewald) z. Gleis bei Blankenfelde (über Berlin Halteanstalt verlängert)
Blankenfelde	- Werder	120	R 1	(Spreewald)
Blankenfelde	- Potsdam Stadt	124/170	R 3	(früher Wusterhausen)
Werder	- Staaken (Feldstraße)	125/170	R 20	(über Dallgow z. kurzer Mittelbahnstrecke in Wusterhausen Hbf)
Ketzin	- Staaken (Feldstraße)	125/170	R 22	(Dallgow mit R 20 abtrennen)
Wusterhausen	- Spandau	795	R 19	(Stichtahndorf aus auch Spandau Hbf (jetzt nach Staaken))
Neuenhagen	- Charlottenburg	131	R 5	(Dahlembahn in Charlottenburg von G. 4 zu G. 5 per Bsp. C - S-Bahn über Bismarck und Bismarck-Gröden "Lichterwäldchen")
Neuenhagen	- Albrechtshof	134	R 9	Ostbau (frühere Pölschschleissbach)
Neuenhagen	- Bismarck-Gröden	130	R 10	
Neuenhagen	- Heringshagen	135/191	R 11	(früher Heringshagen)
Blankenfelde	- Osdorf	812/814	R 21	(sehr große Trassenveränderung, 3 Zugpaare pro Tag sind zu wenig)

für beide mehr Kunden bringen.

Eine weitere Variante wäre die Verlegung der R5 auf den Nordring über Fürstenbrunn, Jungfernheide, Putlitzstraße zum Lehrter Stadtbahnhof unten, wie von uns schon im September '91 bei den Berliner Schienenverkehrs-Wochen der DR und BVG vorgeschlagen. Endpunkt Spandau Gbf für die R5 und Kirche-ums-Dorf-Fahrerei mit der U7 nach Berlin jedenfalls ist völlig unakzeptabel und zwingt Bahn-Reisende wieder zum Auto zurück.

Die vorgenannte Netzerweiterung ist u.E. durchaus kostenneutral zu verwirklichen - vor allem, wenn das DR-Fahrpersonal endlich die Fahrausweise kontrolliert und den heute sehr hohen Schwarzfahreranteil einnahmeträftig reduziert.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001502>.

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