

■ Berlin

## RE 1: Zumutungen ohne Ende?

aus SIGNAL 01/2002 (Februar/März 2002), Seite 20 (Artikel-Nr: 10002160)  
IGEB, Abteilung S-Bahn und Regionalverkehr

**Das Regionalexpress-Angebot zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) ist attraktiv und gefragt, wie nur wenige andere im Land Brandenburg.**

Deshalb ist es richtig, die Strecke auszubauen. Doch die damit verbundenen Beeinträchtigungen für die Fahrgäste haben seit Jahren das Maß des Erträglichen und Verständlichen längst überschritten. Neue Schikanen gibt es nun in Erkner. Dabei ist der Anlass ausgesprochen positiv: Endlich, mit fast einjähriger Verspätung, werden ab 10. Februar auf der Regionalexpress-Linie RE 1 zahlreiche Züge mit fünf statt vier Wagen fahren. Gescheitert war dies bisher an den zu kurzen Bahnsteigen in Erkner, die nun verlängert werden. Eine gute Nachricht. Einerseits.

Andererseits müssen die Fahrgäste zuvor zusätzliche Schwierigkeiten erdulden, da die RE1-Züge Richtung Fürstenwalde/Frankfurt vom 21. Januar bis 8. Februar während der Bauarbeiten in Erkner durchfahren werden. Und damit erweist sich die Bahn wieder einmal als ausgesprochen kundenunfreundlich. Warum war es nicht möglich, eine Bauweise zu finden, die eine Totalsperrung des einen Bahnsteigs vermeidet? Nehmen wir zugunsten der Bahn an, dass dies deutlich mehr Zeit und Geld gekostet hätte und deshalb verworfen wurde. Dann folgt aber die nächste Frage:

Warum wird ein unattraktiver und sehr langsamer Schienenersatzverkehr mit Bussen von Erkner nach Fangschleuse angeboten, anstatt die RE 1-Züge in Berlin-Karlshorst halten zu lassen, was mit der S-Bahn schnell und zuverlässig erreichbar ist? Da die RE-Züge in Erkner durchfahren, kann der zusätzliche Halt in Berlin-Karlshorst keinesfalls den Fahrplan durcheinander bringen (bei dem in dieser Relation ohnehin etwas »Luft« ist).

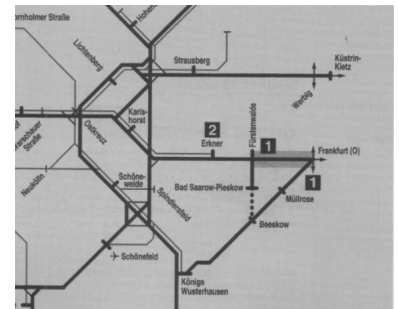
Es sprach und spricht nichts dagegen und alles dafür, die RE 1-Züge Richtung Fürstenwalde/Frankfurt ab 21. Januar in Berlin-Karlshorst halten zu lassen. Deshalb forderte der Berliner Fahrgastverband IGEB den RE1 -Halt in Berlin-Karlshorst. Zugegeben: Die Forderung kam spät, weil die Information der Bahn spät kam. Deshalb müssen sich Brandenburgs Verkehrsminister Hartmut Meyer und Berlins Verkehrssenator Strieder fragen lassen, warum sie nicht frühzeitiger den RE-Halt in Karlshorst verlangt haben.

Gerade Strieder ist in dieser Angelegenheit gefordert, denn der alte und auch neue Verkehrssenator hat den RE1 -Halt in Berlin-Karlshorst - richtigerweise - schon seit Jahren bei der Bahn bestellt und ihn zuletzt auch in den neuen Nahverkehrsplan des Landes Berlin hineingeschrieben. Doch die Bahn führt Strieder vor und reagiert nicht auf die Berliner Forderungen. Da kann er sich abstrampeln, wie er will. Wie lange noch will Verkehrssenator Strieder riskieren, bei diesem Thema als Hampelmann der Bahnpolitik zu erscheinen?

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002160>.

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



Zwei kleine Zahlen und viel Fahrzeitverlängerungen mit Umsteigen und Warten (Quelle: Bauinfos für Bahnfahrer, Ausgabe 4/2002)