

■ Brandenburg

Havelland: Vorortbahn von Berlin abgehängt?

aus SIGNAL 03/2003 (Juni/Juli 2003), Seite 24 (Artikel-Nr: 10002460)
DBV Havelland

Planungen des Landes Berlin, die Regionalbahn 10 Nauen - Berlin-Charlottenburg ab Dezember 2003 bereits in Berlin-Spandau enden zu lassen, rufen den Widerspruch des Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV) hervor.

Der DBV fordert den Fortbestand der Linie bis Charlottenburg, solange die S-Bahn nicht die Vororte westlich von Berlin bedient. Hohe Auflagen zur Einsparung beim öffentlichen Personennahverkehr wegen der Haushaltslage Berlins schliessen die Regionalbahn nicht aus, erklärt die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Bahnreisende könnten auf Regionalexpress, U- und S-Bahn umsteigen. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg prüfe deshalb, ob das Angebot zwischen Spandau und der Berliner Innenstadt mit der Regionalbahn nicht überdimensioniert sei. Brandenburgs Verkehrsminister Meyer, die brandenburgische SPD-Landtagsfraktion und auch Falkensees Bürgermeister Bigalke haben die Pläne kritisiert.

Erst am 15. Dezember 2002 wurde der 30-Minuten-Takt auf der RB 10 unter anderem auch auf Druck des DBV eingerichtet, um die von Vorortpendlern überfüllten RE-Linie 2 nach Wismar und 5 nach Rostock zu entlasten. Wegen der S-Bahn-Sperrung Zoo - Charlottenburg fahren einzelne Züge sogar bis Friedrichstraße. Früher fuhren die RB 10-Züge nur stündlich im Berufsverkehr. Das erweiterte Zugangebot ist notwendig, weil sich die Einwohnerzahlen vor allem in Falkensee seit 1990 auf ca. 38.000 Personen fast verdoppelt haben.

Problem hausgemacht

Wiederholt stellte der Senat den Verkehr mit Spandau in Frage. Bei der Ausweitung des Wochenend-Nachtverkehrs der U-Bahn wurde Spandau ausgespart. Auch wurde bisher die S-Bahn-Verlängerung Spandau - Staaken - Falkensee ignoriert. Stattdessen geht am 16. Juni 2003 eine vierte (S-) Bahn-Verbindung nach Pankow (Tram, U-Bahn, 2 x S-Bahn) in Betrieb, während die Wohngebiete in Staaken nur mit Bussen erreichbar sind. Peinlich wäre es schon, wenn Politiker protestierenden RB 10-Fahrgäste erklären müssen, wie das zusammenpasst. Vielleicht gibt es auch deshalb keine Eröffnungsfeier.

Offensichtlich fehlt bisher auch der Nachdruck der beiden Landesregierungen gegenüber Bundesverkehrsminister Stolpe (SPD), der früher als brandenburgischer Ministerpräsident selbst die Falkenseer S-Bahn gefordert hat. Weil das Bundesverkehrsministerium - im Gegensatz zu anderen vor dem Mauerbau 1961 bestehenden S-Bahn-Strecken - einen Wirtschaftlichkeitsnachweis fordert, bleiben die Fahrgäste auf einer halbfertigen Infrastruktur sitzen. Mit 5,5 Millionen Euro hat sich die Stadt Falkensee sogar an der Finanzierung der Eisenbahnbrücken für S- und Fernbahn beteiligt, die heute als halbe Bauruinen nur von den Ferngleisen belegt sind. Vorsichtige Schätzungen rechnen mit 20.000 S-Bahn-Fahrgästen, andere gehen sogar von bis zu 40.000 aus.

Solange keine Entscheidung kommt, bleibt die RB 10 deshalb ein provisorischer Ersatz für die S-Bahn, allerdings auf Ferngleisen geführt allen Störungen durch RE und ICE ausgesetzt. Frühestens wenn die einwohnerstarke Stadt Falkensee S-Bahn-Anschluss hat, ist eine Reduzierung des Regionalbahn-Verkehrs denkbar.

Um Zeitverluste beim Umsteigen auf die S-Bahn Richtung Innenstadt auszugleichen, müssen die Züge weiterhin über Spandau hinaus bis Charlottenburg geführt werden. Müsten die Fahrgäste zukünftig bereits in Spandau zwischen Regionalbahn und S-Bahn wechseln, würde das den Druck auf die RE-Züge wieder erhöhen. Oder noch mehr Falkenseer kehren der Bahn den Rücken, weil sie von Verkehrspolitikern ignoriert werden. Der RB 10-Verkehr nach Charlottenburg ist der Preis, der für die fehlende S-Bahn ins Havelland bezahlt werden muss.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002460>.

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