SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Mittendurch und untendurch
Regionalverkehr mit Tiergartentunnel ab Mai 2006

aus SIGNAL 03/2005 (Juni/Juli 2005), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10002715)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Mit der Eröffnung des Tiergartentunnels und des neuen Lehrter Bahnhofs werden die Regionalverkehrslinien in Berlin völlig neu geordnet. Das Grundkonzept für Brandenburg, welches bereits im SIGNAL 2/2004 ausführlich und mit Übersichtsplan abgedruckt und kommentiert wurde, blieb größtenteils unverändert.

Mit Spannung wurden aber die Details erwartet, besonders die Anbindung des Havellandes und des Flughafens Schönefeld an Berlin. Da diese Planungen strittig waren, verzögerte sich die Präsentation. Doch im Mai konnten Brandenburgs Verkehrsminister Frank Szymanski und VBB-Chef Hans Werner Franz das Regionalverkehrskonzept für den Fahrplan ab 28. Mai 2006 endlich vorstellen. Bis zuletzt war die Finanzierung ein Zankapfel zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg. Der nun gefundene Kompromiß ist aus Fahrgastsicht teilweise unbefriedigend.

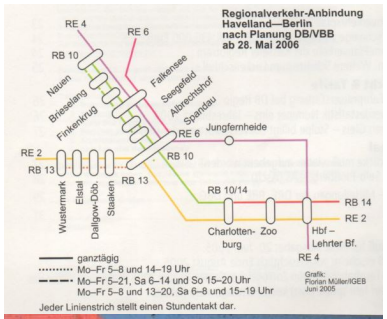
Falkensee ausgedünnt

Die einschneidendsten Veränderungen wird es im Raum Falkensee geben. Die bisherigen häufigen Direktverbindungen (vier Mal in der Stunde) von Falkensee zur Berliner Stadtbahn (Charlottenburg beziehungsweise Zoo/Ostbahnhof) werden auf halbstündliche Fahrten reduziert, die zum Teil schon in Charlottenburg enden. Dazu kommt eine neue Verbindung stündlich über Jungfernheide in den Tunnel zum Lehrter Bahnhof.

Die Züge der RB 10 von Nauen werden ganztägig stündlich bis Charlottenburg weitergeführt. Dort sollen sie direkt in die RB 14 übergehen und ihre Fahrt über die Stadtbahn und Karlshorst nach Schönefeld fortsetzen. Zusätzlich fahren RB-10-Verstärker montags bis freitags ganztägig sowie sonnabends morgens bis mittags und sonntags nachmittags, so daß sich im Havelland ein Halbstundentakt ergibt. Zu bestimmten Zeiten werden diese Verstärker auch noch von Spandau weiter bis Charlottenburg geführt. Der RE 6 »Prignitzexpreß" wird aber mit allen Fahrten in Spandau enden und nicht mehr die Stadtbahn erreichen. Der RE 5 verkehrt nicht mehr über Falkensee, da er über Pankow den Weg durch den neuen Tunnel nimmt. Die durch bisher fehlende Infrastruktur bedingte Umwegfahrt über Falkensee entfällt.

Damit ist die Anbindung des Havellandes nicht mehr so gut wie bisher - aber das noch vor einem Monat befürchtete Horrorszenario der Abkoppelung Falkensees von der Stadtbahn ist glücklicherweise vom Tisch. Minister Szymanski benutzte die eigenwillige Formulierung »Der Bahnhof Spandau bekommt eine größere Bedeutung." Denn hier ist nun häufiger Umsteigen angesagt als bisher. Den Fahrgästen in den heute gut gefüllten Zügen wird das nicht gefallen. Hier sollte bei Bedarf flexibel mit einer Angebotsausweitung seitens des Bestellers reagiert werden, bis man eines Tages hoffentlich mit der S-Bahn von Falkensee nach Berlin fahren kann (s. SIGNAL 2/2005)!

Brandenburg zahlt: Deshalb fährt der Prignitzexpreß wenigstens noch nach Spandau und die RB 10 stündlich nach Charlottenburg. (Foto: Florian Müller)



Oben und rechts: Erst 2003 erbaut und schon stillgelegt - die Brücke über die B 188 in Rathenow (Foto: Florian Müller)

Tschüß! Der Abschiedsgruß für die Besucher der Landesgartenschau 2006 gilt nun auch der Bahn zum Nordbahnhof. In den letzten Jahren wurden drei neue Brücken für die Sanierungsstrecke Rathenow--Rathenow Nord erbaut. Aber nun soll auf den 3,5 Kilometern kein Zug mehr fahren, beschloß kurzfristig der Brandenburgische Verkehrsminister. Was sagt der Rechnungshof dazu? (Foto: Florian Müller)

Netz der Regionalexpreß-Linien in Brandenburg, die über Berlin geführt werden, ab 28. Mai 2006. (Grafik: MIR Brandenburg, Stand 10. Mai 2005)

Durch die Bahn-Regionalisierung bestellt und bezahlt jedes Bundesland den Schienenverkehr auf seinem Gebiet. Berlin steht auf dem Standpunkt, daß für seine Bürger die S-Bahn das wichtigste Verkehrsmittel sei, und finanziert deshalb hauptsächlich diese auf Kosten der Regionallinien in der Berliner Innenstadt. Um »Parallelverkehr" zu vermeiden, sollen die Prignitzexpreß-Fahrgäste in Spandau umsteigen und die S-Bahn nutzen mit der Folge einer deutlich längeren Reisezeit. Der Witz dabei ist: Die RB-10-Züge von Berlin-Spandau bis Berlin-Charlottenburg werden durch brandenburgische Gelder finanziert. Ebenso die des RE 6 nach Spandau. Auch hier ist Berlin nicht bereit, die stündlichen Züge zwischen der Stadtgrenze bei Albrechtshof und dem Bahnhof Spandau zu finanzieren. Es wurden etliche Millionen in die Sanierung der RE-6-Strecke Wittstock--Hennigsdorf investiert - für Züge, die an der Berliner Stadtgrenze enden sollen. Ein schlechter Witz.

Schönefeld mit Stichfahrt

Andererseits hat Berlin großes Interesse an einer halbstündlichen Regionalverkehrsanbindung des Flughafens Schönefeld von der Berliner Stadtbahn. Hierhin fahren die RE-7-Züge nach Wünsdorf überlagert mit der RB 14. Letztere Linie bedient den Flughafen auf einer merkwürdigen Stichfahrt. Die Züge aus Berlin fahren in Schönefeld wieder »rückwärts" Richtung Osten aus dem Bahnhof hinaus, biegen Richtung Süden nach Königs Wusterhausen ab und enden in Senftenberg. Eine schnelle Anbindung der kleineren Unterwegshalte südlich von Königs Wusterhausen mit Berlin wird es also auch weiterhin nicht geben.

Zusätzliche Züge über den südlichen Außenring und Papestraße zum Lehrter Bahnhof ursprünglich geplanter "Flughafen-Expreß") sind nicht finanzierbar und auch entbehrlich, da sie aufgrund der Umleitung über die Anhalter Bahn keine Fahrzeitvorteile bieten.

Dresdener Bahn auf Umwegen

Der RE 3 aus Stralsund bzw. Schwedt (dann auch dorthin wieder durchgehend und mit Elektroloks) fährt durch den neuen Tunnel und ersetzt auf seinem Südabschnitt künftig den bisherigen RE 5 Richtung Elsterwerda bzw. Finsterwalde/Senftenberg. Nachteil ist, daß es keine durchgehende Verbindung auf die Dresdener Bahn gibt, so daß die Züge einen Umweg über Lichterfelde Ost--Genshagener Heide machen müssen.

Die jetzige RB 24 wird künftig durch den RE 7 ersetzt. Diese Linie verkehrt von Dessau/Belzig über die Berliner Stadtbahn und weiter über Karlshorst und Schönefeld nach Wünsdorf-Waldstadt.

Jüterbog alle halbe Stunde

Die Anbindung Jüterbogs wird ab Mai 2006 verbessert. In der HVZ besteht ein Halbstundentakt vom Lehrter Bahnhof (tief) nach Jüterbog durch RE 4 und RE 5. Außerhalb der HVZ endet der RE 4 bereits in Ludwigsfelde. Nachteilig ist die künftig fehlende Verbindung von Ludwigsfelde nach Schönefeld.

Eisenhüttenstadt mit Umsteigen

Der RE 1 verkehrt weiterhin halbstündlich, nämlich alle Stunde Magdeburg--Stadtbahn--Frankfurt--Eisenhüttenstadt und alle Stunde Brandenburg--Stadtbahn--Frankfurt. Am Wochenende fährt der RE 1 nur noch alle 2 Stunden nach Eisenhüttenstadt. Es besteht aber weiterhin das stündliche Angebot Cottbus--Frankfurt mit Anschluß an den RE 1.

Hennigsdorf--Oranienburg

Diese Verbindung entfällt am Wochenende.

Rathenow--Rathenow Nord:
Ein Fall für den Rechnungshof

Diese sinnvolle Fortsetzung der Brandenburgischen Städtebahn Brandenburg--Rathenow soll leider nicht mehr in Betrieb gehen. An der Strecke wurden erst vor kurzer Zeit drei neue Brücken gebaut: Über die Schnellfahrstrecke der Lehrter Bahn, über eine Landstraße und über die Bundesstraße 188. Wegen einer kompletten Streckensanierung war die ganze Linie RB 51 jahrelang gesperrt und ging nun am 26. Juni 2005 ohne den Abschnitt nach Rathenow Nord in Betrieb. Es ist unverständlich, warum der Betrieb dieser einen Station plötzlich aufgegeben wurde. Nun haben die Triebwagen in Rathenow 15 Minuten Kehrzeit anstatt 5 Minuten in Rathenow Nord. Die Streckenlänge beträgt nur 3,5 Kilometer, pro Jahr also etwa 38.500 Kilometer. Peanuts! Die finanzielle Einsparung dürfte marginal sein. Und die mit Bundesmitteln bezahlten neuen Brücken sind ein Fall für den Rechnungshof.

Harzexpreß ausgebremst

Ebenfalls bedauerlich ist die ersatzlose Streichung des Harzexpreß Berlin--Halberstadt--Thale/Wernigerode. Der Wochenend-Ausflugszug war schon in den letzten Jahren systematisch immer unattraktiver gemacht worden durch ungünstige Abfahrtzeiten, Abfahrbahnhöfe und lange Fahrzeiten.

Cottbus wird Nullknoten

Der Bahnhof Cottbus wird Nullknoten mit günstigen Anschlüssen in alle Richtungen zur vollen Stunde.

Abbestellung Senftenberg--Hoyerswerda

Die Verbindung Senftenberg--Hosena--Hoyerswerda wird durch das Land Brandenburg abbestellt. Nach der Einstellung des Verkehrs zwischen dem sächsischen Hoyerswerda und dem brandenburgischen Sparnberg Ende 2004 wird hier nun eine weitere grenzüberschreitende Verbindung gekappt. Kleinstaaterei pur.

Ausgewählte Halte in und um Berlin

- **Charlottenburg und Karlshorst:** Halt von RE 7 und RB 14 im Halbstundentakt.
Jungfernheide: Stündliche Bedienung durch RE 4.
Lichterfelde Ost: Halbstündliche Bedienung durch RE 4 und RE 5. Zusätzlich wären Halte des RE 3 wünschenswert.

Großbeeren und Teltow: Stündliche Bedienung durch RE 4 oder RE 5.
Birkengrund Süd: Stündliche oder zweistündliche Bedienung.

Fahrzeitverkürzung durch den Tunnel

Mit der Nord-Süd-Durchquerung im Tunnel verkürzen sich die Fahrzeiten von Bahnhöfen nördlich und südlich Berlins in die Innenstadt (oder was Bahnchef Hartmut Mehdorn dafür hält) zum Teil erheblich. (fm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002715.

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