SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Berlin bevorzugt die Flughafenanbindung

aus SIGNAL 03/2005 (Juni/Juli 2005), Seite 6-7 (Artikel-Nr: 10002716)

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

2006 fahren statt RE 4 und RE 5 dann RE 7 und RB 14 von der Stadtbahn zum Flughafen Schönefeld, so daß der Halbstundentakt bleibt. (Foto: F. Müller)

Am 18. Mai teilte Georg Müller, Referatsleiter ÖPNV in der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem VCD auf dessen Anfrage mit:

»Zur Zeit wird die Relation Berliner Stadtbahn--Flughafen Schönefeld mit zwei RE-Linien im 30-Minuten-Takt bedient. Mit Inbetriebnahme des neuen Eisenbahn-Nord-Süd-Tunnels im Sommer 2006 ergibt sich im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine neue Linien-Konfiguration. Der Bahnhof Schönefeld wird nur noch stündlich mit einer RE-Linie bedient. Damit weiterhin der zur Zeit bestehende 30-Minuten-Takt für diese Verbindung angeboten werden kann, ist die Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen erforderlich.

Halbstundentakt nach Schönefeld

Für die Bestellung von Regionalverkehrsleistung stehen Berlin jedoch nicht mehr Mittel zur Verfügung. Es müssen daher SPNV-Leistungen an anderer Stelle zurückgenommen werden. Mit den so eingesparten Mitteln kann die Anbindung des Flughafens Schönefeld auch 2006 weiterhin mit einem Halbstunden-Takt hergestellt werden. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, daß Berlin die S-Bahn-Anbindung zum Flughafen Schönefeld - also auch im Lande Brandenburg - komplett zahlt.

Berlin ist daher gezwungen, zur Kompensation für die Schönefeld-Anbindung ab Sommer 2006 folgende Leistungen nicht mehr zu bestellen: - RB10 (Nauen--Spandau--Charlottenburg) zwischen Spandau und Charlottenburg, RE 6 (Wittstock/Rheinsberg--Spandau--Charlottenburg) von der Berliner Landesgrenze bis Berlin-Charlottenburg.

Brandenburg hat jedoch ein Interesse an diesen Verbindungen und wird hierfür Mittel bereitstellen. Damit wird der RE 6 weiterhin bis Spandau und die RB 10 (zumindest zu nachfragestarken Zeiten) weiterhin bis Charlottenburg verkehren. Da Berlin zur Schönefeld-Anbindung zusätzlich Leistungen Schönefeld--Charlottenburg bestellt, wird sich eine Liniendurchbindung Nauen--Stadtbahn--Schönefeld--Senftenberg ergeben.

»Abbestellung vertretbar"

Die Abbestellung der Leistungen von RB 10 und RE 6 ist aus folgenden Gründen vertretbar: - Im Korridor Spandau--Charlottenburg steht ein dichtes Schienenverkehrsangebot (S-Bahn, U-Bahn-Linie 7 und Regionalverkehr) parallel zum RE 6 und zur RB 10 zur Verfügung.
Der RE 6 stellt nur eine stündliche Verbindung zwischen Hennigsdorf und Berlin her (großer Umweg über Spandau). Die S-Bahn hingegen bedient diese Relation auf direktem Weg über Tegel alle 20 Minuten.
Mit dem RE6 sind nur für wenige Berliner Ziele Fahrzeitvorteile realisierbar. Die

meisten Relationen zwischen Hennigsdorf und Berlin sind mit der S 25 schneller zu erreichen.
- Die Verkehrsleistungen des RE 6 und der RB 10 stehen vorwiegend in Brandenburger Interesse: Die RB 10 wird überwiegend von Brandenburger Pendlern aus dem Raum Falkensee, Brieselang und Nauen genutzt. Die Führung der RE 6 über Spandau hat für Berlin verkehrlich nur eine geringe Bedeutung. Auch Brandenburg geht es im Wesentlichen nur um die Relation Hennigsdorf--Falkensee. Da die Linie aus technischen Gründen jedoch in Falkensee nicht enden kann, muß sie aus betrieblichen Gründen zumindest bis Spandau verlängert werden. Es ist daher verständlich, daß die Kostenübernahme dieser verkehrlich kaum notwendigen »Betriebsleistung" von Berlin nicht mehr gezahlt wird.

Standortfaktor Schönefeld

Die Qualität der Erschließung der Flughäfen ist ein wichtiger Standortfaktor für den Metropolenstandort Berlin. Der Flughafen Schönefeld soll außerdem als künftiger Standort für BBI zusätzlich gestärkt werden. Eine Reduzierung der Regionalbahnanbindung von Schönefeld von heute 2 RE je Stunde auf nur eine Regionalbahnanbindung je Stunde ab Mai 2006 wäre verkehrspolitisch das falsche Signal, zumal das Passagieraufkommen in Schönefeld derzeit stark zunimmt. Die tatsächliche Nachfrage ist daher für diese Relationen nicht das einzige Kriterium für die Angebotsgestaltung.

Zählergebnisse aus 2002:

- RB 10 Charlottenburg, Ein- und Aussteiger: etwa 1000 je Werktag
RE 4 und 5 Schönefeld, Ein- und Aussteiger: etwa 2500 je Werktag.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002716.

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