

■ Aktuell

Kleiner und großer Fahrplanwechsel

aus SIGNAL 06/2005 (Dezember 2005/Januar 2006), Seite 9-11 (Artikel-Nr: 10002809)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Die Fahrpläne für den Regionalverkehr 2006 im VBB-Raum liegen vor.

Die Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels in Berlin im Mai 2006 hat Auswirkungen auf den Regionalverkehr im gesamten VBB-Raum und zum Teil darüber hinaus. Über die wesentlichen Änderungen hat SIGNAL bereits mehrfach berichtet, zum Beispiel in [Heft 2/2004](#) mit Abdruck des Linienplanes. Doch zuvor gibt es noch den für den VBB-Raum vergleichsweise kleinen Fahrplanwechsel im Dezember 2005. Für beide liegen nun die konkreten Fahrplandaten vor, Anlass genug für eine Analyse. Übrigens: Zu beiden Terminen werden die gedruckten Kursbücher der DB und des VBB komplett neu erscheinen. Der VBB-Berlin-Atlas ist nur für Mai 2006 angekündigt.

»Weiter so" zum 11. Dezember 2005

Beim **RE 1** werden die östlichen Äste vertauscht. Bis Eisenhüttenstadt fahren künftig die in Magdeburg beginnenden Züge, die Brandenburger enden bereits in Frankfurt (Oder). Das ist eine Folge der Verschiebung der Züge der RE 11.

Frankfurt--Eisenhüttenstadt wird vom RE 1 am Wochenende nur noch alle zwei Stunden bedient, der RE 11 bleibt aber als stündliches Angebote dort bestehen.

Unschön sind die unregelmäßigen Abfahrtszeiten. Die schnellen Züge nach Frankfurt (mit Halt nur in Erkner, Fangschleuse, Hangelsberg und Fürstenwalde/Spree) fahren alle zwei Stunden zur Minute 25, 27 oder 28, in den anderen Stunden aber zur Minute 37 oder 36, abends auch mal 31 ab Berlin Ostbahnhof. Das ist für den Fahrgast nicht nur schwer zu merken, sondern bedeutet bei den späten Abfahrtszeiten einen Aufenthalt von bis zu 12 Minuten in Ostbahnhof, mit entsprechenden Reisezeitverlängerungen von den Bahnhöfen weiter im Westen. Für den Sommerfahrplan ist hier aber Besserung angekündigt.

Der seit Oktober neu angebotene morgendliche Direktzug von Zoologischer Garten zur Potsdamer Uni nach Golm bleibt auch im neuen Fahrplan bestehen.

Beim **RE2** gibt es zunächst wenig Neues. Richtung Cottbus bleibt es bei den Halten in Brand für Tropical Islands, Raddusch wird zunächst auch weiterhin nur in Tagesrandlage bedient, nach der Tunnelöffnung soll es wieder Regelhalt werden. Der **RE3** wird auf dem Südabschnitt um eine Stunde verschoben und bedient dann in Dessau den Taktknoten zur ungeraden Stunde. Manchen Wochenendticket-Reisenden wird das freuen: Von Dessau geht es dann direkt nach Stralsund. Die letzte Wochenendticket-Verbindung von Leipzig nach Berlin fährt dann erst nach 22 Uhr ab (23.07 Uhr ab Dessau). Leiderverpassen - wie schon im jetzigen Fahrplan - die Regionalbahnen aus Halle/Leipzig--Bitterfeld den RE 3 knapp: Ankunft in Dessau zur Minute 07, Abfahrt zur Minute 06. Ärgerlich!

Richtung Norden geht es nach Vollendung der Elektrifizierung wieder alle zwei Stunden direkt nach Schwedt, in den Zwischenstunden weiterhin mit Umsteigen in Angermünde. Die Züge aus/in Richtung Schwedt fahren - außer morgens - weiterhin



Am 11. Dezember 2005 übernahm die Niederbarnimer Eisenbahn den Verkehr auf ihrer Hausstrecke, der Heidekrautbahn. Sie fährt mit Triebzügen der Bauart Talent auf ihren eigenen Gleisen. (Foto: Florian Müller)

| Linie | Laufweg (Taktzeit) |
|----------|--|
| RE 1 | Magdeburg (00) — Brandenburg/Havel (00) — Potsdam — Berlin Stadtbahn — Fürstenwalde/Spree — Fankfurt(00) — Eisenhüttenstadt (00 Mo-Fr 120 Sa/So) |
| RE 2 | Rathenow (00) — Berlin Stadtbahn — Cottbus |
| RE 3 | Stralsund (120/Schwedt (00 Mo-Fr 120 Sa/So) — Angermünde (00) — Berlin Nord-Süd-Tunnel — Winnicki — Eisenwälder/Senftenberg (je 120) |
| RE 4 | Worms (120) — Witttenberge (00) — Nauen — Berlin Nord-Süd-Tunnel — Ludwigsfelde — Lückenkölle, nur HVZ |
| RE 5 | Rottsch/Straßsund (je 120) — Neuzietz (00) — Oranienburg — Berlin Nord-Süd-Tunnel — Sierberg — Lutherstadt-Wittenberg/Häfenberg (je 120) |
| RE 6 | Berlin Spandau (00) — Neuggpin — Rheinsberg (120/Wittmoek (0000) — Wittenberge (00 Mo-Fr 120 Sa/So) |
| RE 7 | Dessau (120 + HVZ/Verstärker) — Bützbig (00) — Berlin Stadtbahn — Flughafen Berlin-Schönefeld — Winnicki |
| RB 10/14 | Nauen (00) — Berlin-Spandau — 00, in HVZ 30 Berlin Charlottenburg (00) — Berlin Stadtbahn — Flughafen Berlin-Schönefeld — Köpenig/Wusterhausen — Lübbenau — Calau — Senftenberg |

nicht auf die Stadtbahn sondern bis/ab Berlin-Lichtenberg, ein anderer Zug setzt dann dafür in Ostbahnhof Richtung Belzig ein.

Der **RE 5** bekommt auf seinem Rostocker Ast baubedingt zeitweise einen neuen Halt in Schwaan, einige Züge auch einen in Laiendorf. Der Warnemünde-Express am Wochenende braucht wegen der Bauarbeiten künftig etwas mehr Fahrzeit. Neu ist ein Halt dieses Zuges in Berlin-Charlottenburg.

Auch der **Interconnex** nach Rostock braucht wegen der Bauarbeiten künftig etwas länger. Die Halte in Luckenwalde, Oranienburg und Fürstenberg/Havel fallen künftig weg, auch VBB-Fahrkarten gelten nicht mehr.

Der Verkehr auf der **Heidekrautbahn RB 27** wird von der Niederbarnimer Eisenbahn übernommen. Das Angebot bleibt im Wesentlichen unverändert. Neu ist ein Abendzug bis Groß Schönebeck (20.30 Uhr ab Karow), dafür gibt es zu Schwachlastzeiten teilweise nur einen Zweistundentakt bis Wensickendorf.

Neues gibt es vom **Harz-Express**: War bislang von ersatzloser Streichung die Rede, so will nun Connex unter dem Namen HEX in die Bresche springen. Um 6.54 Uhr geht es künftig sonnabends und sonntags vom Ostbahnhof über Alexanderplatz, Friedrichstraße, Zoo (7.10 Uhr) und Potsdam nach Magdeburg und weiter direkt nach Halberstadt. Ein Zugteil verkehrt weiter nach Thale (an 10.41 Uhr), der andere über Wernigerode (an 10.32 Uhr) nach Vienenburg. Zurück geht es 17.27 Uhr ab Wernigerode, 17.16 Uhr ab Thale. Um 20.26 Uhr wird Berlin Zoo, um 20.43 Uhr der Ostbahnhof erreicht. Einzelreisende fahren für 15 Euro, Familien mit eigenen Kindern/Enkeln kommen ab 29 Euro hin und zurück. Das Schöne-Wochenende-Ticket gilt in diesem Zug zwischen Berlin und Magdeburg allerdings nicht, dazu muss man den RE 1 benutzen und kann in Magdeburg in den Harz-Express einsteigen.

Auch auf dem flachen Land wird gebaut. Eine Folge: Die **RB33** muss zwischen Beelitz und Jüterbog ab Dezember für ein Jahr im Schienenersatzverkehr befahren werden.

Ausgedünnt wird der Verkehr der **RB 20** zwischen Oranienburg und Hennigsdorf: Es gibt keinen Wochenendverkehr mehr.

Positiv: Zwischen Löwenberg und Templin ist die **RB 12** in Zukunft einige Minuten schneller.

Richtung **Szczecin/Stettin (RB66)** bleibt es beim unregelmäßigen Holpertakt. Der morgendliche Direktzug aus Berlin verkehrt zukünftig etwas früher ab Berlin und bietet so deutlich verbesserte Anschlüsse in Polen.

Wie schon berichtet, wird es eine Abbestellung geben: Zwischen **Senftenberg und Hoyerswerda** fahren künftig keine Züge mehr über die sächsische Grenze. Hoyerswerda hat damit nach der Abbestellung der Züge nach Spremberg vor einem Jahr die zweite Verbindung in Richtung Berlin verloren.

Positives tut sich ein paar Kilometer weiter: Die **Lausitzbahn (RB 65)** von Cottbus nach Görlitz und Zittau verkehrt künftig jede Stunde, ausgenommen eine

Vormittagslücke an den Wochenenden.

Alles neu macht der Mai

Wesentliches ändert sich mit der Inbetriebnahme des Berliner Nord-Süd-Tunnels am 28. Mai 2006. In vielen Relationen verkürzen sich dadurch die Fahrzeiten. Es fahren mehr Regionalzüge als bisher durch Berlin: Statt derzeit sechs Zügen pro Stunde über die **Stadtbahn** sind es künftig fünf (RE 1 alle halbe Stunde, RE 2, RE 7, RB 14 stündlich) und drei durch den **Nord-Süd-Tunnel** (RE 3, RE 4, RE 5). Die vor einiger Zeit ernsthaft erwogene unsinnige Idee, statt durchgehender Züge der RB 14 Nauen--Stadtbahn--Schönefeld sie aus Westen in Spandau, aus Osten in Charlottenburg enden zu lassen, ist zum Glück vom Tisch. Die Linie wird stündlich durchgebunden.

Dennoch lohnt es sich hier und in vielen anderen Fällen, auf die Details zu blicken. Hierbei gelten verschiedene Blickwinkel. Das, was für manche Teile Berlins eine Verbesserung ist, ist für andere Teile eine Verschlechterung.

Die wichtigsten Ziele in Berlin liegen nach wie vor an der Stadtbahn: die Innenstadt um Alexanderplatz und Friedrichstraße wie auch die City West um den Bahnhof Zoo. Für Reisende aus Richtung Jüterbog/Luckenwalde, Oranienburg/Fürstenberg/Neustrelitz oder Eberswalde/Angermünde/Prenzlau werden die Nachteile der künftig fehlenden Direktanbindung an die Stadtbahn durch deutlich verkürzte Fahrzeiten wettgemacht. Aus Oranienburg bzw. Eberswalde gibt es zudem auch weiterhin die Verbindung nach Lichtenberg und Hohenschönhausen mit RB 12 bzw. der Linie 60 der ODEG. Für Reisende aus anderen Richtungen sieht es aber teilweise deutlich schlechter aus.

Aus **Falkensee** gelangt man derzeit dreimal pro Stunde zum Bahnhof Charlottenburg und zweimal direkt zur Stadtbahn. Künftig kommt man von Falkensee nur noch einmal in der Stunde direkt nach Charlottenburg und weiter zur Stadtbahn (mit der RB 14 aus Nauen), im Berufsverkehr gibt es eine weitere stündliche Verbindung bis Charlottenburg (zu den anderen Zeiten nur bis Spandau). Unbegreiflicherweise wird der versprochene Anschluss zum ebenfalls in Charlottenburg haltenden RE7 Richtung Osten knapp verpasst.

Wittenberge und Neustadt (Dosse) verlieren die Direktverbindung zur Stadtbahn ganz: Der Regionalexpress (künftig RE4) fährt dann über Jungfernheide in den Tunnel zum neuen Hauptbahnhof und weiter über Potsdamer Platz, Südkreuz (bisher Papestraße), Lichterfelde nach Ludwigsfelde, im Berufsverkehr bis Luckenwalde.

Der Vorteil, dass nun Jungfernheide, Potsdamer Platz und Südkreuz direkt zu erreichen sind, dürfte den Nachteil der **wegfallenden Halte** auf der Stadtbahn nicht kompensieren - zumal seitens der Bahn Umsteigezeiten zwischen dem unteren und dem oberen Teil des neuen Hauptbahnhofes von satten acht Minuten eingeplant sind. Für Potsdamer Platz und Südkreuz kommt hinzu, dass der RE4 in beide Richtungen etwa zehn Minuten in Lehrter Bahnhof/Hauptbahnhof wartet. Verlängerte Fahrzeiten für Durchreisende sind die Folge.

Kritisch ist die Führung der Züge von der **Dresdener Bahn** zu sehen. Die

Regionalexpresszüge aus Elsterwerda bzw. Senftenberg (neue Linienbezeichnung RE3) fahren durch den Nord-Süd-Tunnel und weiter Richtung Angermünde, Schwedt bzw. Stralsund. Das Problem dabei ist die fehlende Dresdener Bahn auf Berliner Gebiet. Die Züge müssen einen Umweg über Genshagener Heide und durch langsame Verbindungskurven fahren. Resultat: Blankenfelde--Südkeuz dauert so mit dem RE länger als mit der S-Bahn. Bis zum neuen Hauptbahnhof sind es nur wenige Minuten weniger als auf dem Weg über Schönefeld, auf dem wesentlich mehrfeilevon Berlin erschlossen werden.

Geklärt ist nun endlich, dass auch der RE 3 in Berlin-Lichterfelde Ost halten wird, so dass sich dort Umsteigemöglichkeiten für brandenburgische Fahrgäste ergeben, die auf RE4 oder 5 Richtung Ludwigsfelde umsteigen wollen.

Ein weiterer Schwachpunkt ist der Prignitz-**Express RE 6**. Ab Ende Mai enden die Züge aus Neuruppin bereits in Spandau statt wie bisher in Charlottenburg. Das Land Berlin hat diese Leistungen abbestellt. Allerdings ist die lange Umwegführung der Züge von Hennigsdorf über den Außenring und Falkensee auch nur wenig attraktiv. Mit der Tunnelöffnung wird ein Schwachpunkt des Netzes, das fehlende Regionalverkehrsgleis auf der Kremmener Bahn noch deutlicher als vorher. Obwohl man in Spandau recht guten Anschluss vom RE 6 auf den RE 2 hat, ist man mit zweimaligem Umsteigen über die langsame Strecke Neuruppin--Löwenberg fast genauso schnell am Hbf wie über die »direkte" für teures Geld ausgebaute Strecke über Kremmen. Aus Richtung Rheinsberg wird der Unterschied noch deutlicher: hier spart man (trotz dreimal Umsteigen) etwa eine dreiviertel Stunde über Löwenberg.

Die meisten Reisenden aus Richtung **Ludwigsfelde** gehören sicher zu den Gewinnern des neuen Linienkonzeptes. Sie kommen zukünftig alle halbe Stunde nach Berlin und erreichen den Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof in nur 20 Minuten mit dem RE 5 oder in 26 Minuten mit dem unterwegs häufiger haltenden RE4. Nachteile haben allerdings die, die von dort in den Berliner Südosten wollen, was mit den jetzigen RE 4 über Schönefeld schnell geht. Zukünftig werden vom Land Brandenburg keinerlei Leistungen zwischen Ludwigsfelde und Schönefeld mehr bestellt. Deutliche Fahrzeitverlängerungen bei der Umsteige Verbindung über Südkeuz sind die Folge.

Eine Vielzahl weiterer Anmerkungen ergibt sich aus den konkreten Fahrzeiten der Züge. Da diese noch nicht endgültig bestätigt sind, soll erst später näher darauf eingegangen werden. (kut)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002809>.

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