

■ International

Vorbild RandstadRail

aus SIGNAL 04/2006 (August/September 2006), Seite 28 (Artikel-Nr: 10002948)
Berlin-Brandenburgischer Bahnkunden-Verband

Stadtbahnssystem auch in Brandenburg sinnvoll

Im September 2006 startet in den Niederlanden in der Region Den Haag und Rotterdam das Projekt RandstadRail mit der schrittweisen Aufnahme des Verkehrs. In Den Haag verkehrt diese Bahn als Stadtbahn, erschließt über eine Staatsbahnstrecke (NS) das Umland bis Rotterdam, um dort am Hauptbahnhof in das bestehende Metrosystem eingebunden zu werden. In Den Haag werden vorhandene Straßenbahnstrecken, die nun von RandstadRail genutzt werden, entsprechend umgebaut (neue Haltestellen, Gleisanierung), ebenso wie auf der NS einige Haltepunkte neu bzw. umgebaut werden. Von diesem neuen System, welches 2009 vollständig in Betrieb gehen soll, verspricht man sich eine bessere Erschließung der Region mit dem Nahverkehr. Dies ist gerade in diesem dicht besiedelten Gebiet notwendig.

In Deutschland gibt es nun einige wenige Projekte, bei denen man verschiedene Systeme entsprechend verknüpft hat und mit steigenden Fahrgastzahlen belohnt wurde, so in Karlsruhe, Chemnitz und Saarbrücken. Doch trotz weiterer Projektideen stagniert die Entwicklung in Deutschland. Warum?

Zum einen ist es für solche Systeme schädlich, dass sie sowohl ÖPNV als auch SPNV-Aufgaben erfüllen und somit zwei verschiedene Besteller (Land und Gebietskörperschaften) auftreten. Schon hier gibt es verschiedene Interessen.

Außerdem erfolgt oft eine fragwürdige Diskussion um die Finanzierung von Umbaumaßnahmen. Konkret ist über eine solche Diskussion ein ehrgeiziges Projekt in der Region Rostock beerdigt worden.

Selbst für die Region um Berlin gab es schon Überlegungen für solche Systeme, aber der mangelnde politische Wille verhinderte die Durchsetzung. Erwähnt sei das Projekt einer Zweisystemstadtbahn Potsdam--Beelitz.

Ein Hindernis ist hier auch die Verkehrspolitik im Land Brandenburg, die immer stärker versucht, die Belastungen auf die Kommunen abzuschieben. Unbeachtet bleiben dabei die vielfältigen Verbesserungsmöglichkeiten, zum Beispiel die Schaffung einfacher neuer Haltepunkte und die Einbindung in die Zentren der Stadt durch Nutzung der Infrastruktur des innerstädtischen ÖPNV. Gerade in Karlsruhe hat sich gezeigt, dass durch die spurtarken Stadtbahnfahrzeuge die Strecken trotz zusätzlicher Halte in der gleichen Zeit befahren wurden, wie von Regionalzügen, aber eine bessere Feinerschließung erfolgte.

Geeignete Räume bzw. Strecken für die Zweisystemtechnik sind in Brandenburg der Raum Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf bis Zehlendorf und Potsdam (zum Teil auf vorhandenen oder freigehaltenen Trassen), die RB 22 (innerstädtisch als Tram, ab Pirschheide auf Eisenbahngleisen, Schaffung neuer Haltepunkte u.a. in Ahrensdorf) und in Berlin die Verknüpfung der M 1 in Rosenthal mit der Heidekrautbahn. Doch in

Zeiten, in denen selbst gut genutzte Strecken wie in Berlin die Uferbahn nach Schmöckwitz in Frage gestellt werden, da werden solche zukunftsweisenden Projekte wohl nur Gedankenspiele bleiben bzw. Reiseziele für den Nahverkehrsfan, zum Beispiel Den Haag (KM).

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002948>.

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