

■ Fernverkehr

Kurzfristige Maßnahmen

aus SIGNAL 01/1997 (Januar 1997), Seite 15-16 (Artikel-Nr: 10003556)
IGEB

Vorschläge zur besseren Erschließung Berlins mit der Bahn

1. Derzeitige Situation

Für die Erschließung Berlins und seiner Umgebung im Eisenbahn-Fernverkehr (bzw. auch im Regionalverkehr) stehen derzeit folgende Bahnhöfe zur Verfügung: Im Zentrum Berlins die Bahnhöfe Zoologischer Garten und Charlottenburg, in Zentrumsnähe der Hauptbahnhof und von der Innenstadt weiter entfernt in östlicher Richtung der Bahnhof Lichtenberg. Am Stadtrand schließlich sind die Bahnhöfe Wannsee und Spandau Systemhalte im Fernverkehr. Bedeutung für den Fernverkehr im Raum Berlin kommt auch den auf brandenburger Gebiet liegenden Bahnhöfen Berlin-Schönefeld Flughafen, Potsdam Stadt, Bernau und Oranienburg zu.

Derzeit nicht zufriedenstellend aus Sicht der Bahnkunden ist speziell die Erschließung der Berliner Innenstadt. Während der Bahnhof Zoologischer Garten bedingt durch die Sperrung der Stadtbahn für den Fern-/Regionalverkehr und mit dem dadurch notwendigen Kehren im Bahnhof z.Z. ein Nadelöhr im Bahnverkehr darstellt, sind z.B. die Kapazitäten des in Innenstadtnähe liegenden Hauptbahnhofs trotz der laufenden Umbaumaßnahmen (Erweiterung des Stadtbahnbauwerks im Westteil des Bahnhofs bzw. Verlängerung der Fernbahnsteige) schlecht genutzt. So sind seit dem 29. September 1996 - nach Verlagerung der IC-Züge der Linie 8 zum Bahnhof Zoologischer Garten und der damit erfolgten Durchbindung von München über Berlin nach Hamburg - lediglich die RegionalExpress-Züge der RE 1-Ost (Berlin Hbf - Fürstenwalde (Spree) - Frankfurt (Oder) - Cottbus), der RE3 (Berlin Hbf - Schwedt), drei IC-/EC-Zugpaare (Berlin Hbf - Warschau bzw. Krakau), ein IR-Zugpaar (Berlin Hbf - Würzburg) und ein D-Zugpaar (Berlin Hbf - Malmö) verblieben.

Nach den neuesten Informationen der DB AG ist zum nächsten Fahrplanwechsel nun sogar geplant, den restlichen Fern- und Regionalverkehr im Hauptbahnhof für ein Jahr einzustellen, um den östlichen Teil der Gleisanlagen vom Hauptbahnhof und einen Verbindungstunnel ohne Beeinträchtigung durch den laufenden Betrieb erneuern zu können. Auch die Elektrifizierungsarbeiten innerhalb der Halle werden in diesem Zeitraum vorgenommen. Die Arbeiten sollen im Mai 1998 beendet sein. Als Ersatz wird lediglich für die Züge der gut frequentierten RegionalExpress-Linie 1 ein Behelfsbahnsteig am S-Bahnhof Warschauer Straße gebaut mit Zugang von der Warschauer Brücke aus. Der Bau dieses Behelfsbahnsteiges soll im April beginnen. Zum Fahrplanwechsel werden dann die restlichen Fernzüge bzw. die Züge der RegionalExpress-Linie RE3 am Bahnhof Lichtenberg beginnen/enden. Andererseits wird z.Z. ohnehin ein Großteil des Eisenbahn-Fernverkehrs auf den Bahnhof Lichtenberg konzentriert, der aber für einen beträchtlichen Teil der Bahnkunden mit S- und U-Bahn bzw. Bus nur sehr zeitaufwendig erreichbar ist; verschärft wird diese Situation durch die Tatsache, daß speziell bei der S-Bahn umfangreiche Sanierungsmaßnahmen vorgenommen werden, was wiederum fahrzeitverlängernde Pendelverkehre zur Folge hat.



Berlin Hauptbahnhof von Osten gesehen. Dieser Fernbahnhof ist derzeit völlig unzureichend in den DB-Verkehr einbezogen und ab Fahrplanwechsel für ein Jahr gar nicht mehr nutzbar, mit Ausnahme der S-Bahn. In dieser Zeit wird das östliche Gleisvorfeld umgestaltet und erneuert. Ersatzbahnhof wird Berlin-Lichtenberg. Lediglich für die RE1-Ost wird am Bf Warschauer Straße ein Behelfsbahnsteig gebaut. (Foto: Christian Schultz)



Berlin-Schöneweide. Der Bahnhof ist ein wichtiger Knoten im Regional- und Nahverkehr, dennoch läßt der DB-Fernverkehr seine Züge hier nicht halten. (Foto: Christian Schultz)



Bahnhof Blankenfelde (Kreis Teltow-Fläming). Seit Jahren fordert der Berliner Fahrgastverband IGEB, daß hier nicht nur die Regionalzüge halten, sondern auch ein Systemhalt für IR-Züge geschaffen wird, vor allem wegen der Umsteigemöglichkeit zur S2 Blankenfelde - Berlin Friedrichstraße - Waidmannslust. (Foto: Christian Schultz)

2. Kurzfristige Verbesserungsmaßnahmen zur Erschließung des Stadtgebietes im Eisenbahn-Fernverkehr

In diesem Kapitel sollen die Möglichkeiten bereits zum nächsten Fahrplanwechsel realisierbarer, neuer Systemhalte für den Fernverkehr bzw. Regionalverkehr aufgezeigt werden. Ziel dabei ist, eine verbesserte Erschließung des Stadtgebietes für den Bahnkunden zu erreichen, einerseits unter Umgehung der Nachteile des Bahnhofs Lichtenberg, andererseits unter Beachtung der baubedingten Sperrung des Hauptbahnhofes für den Fern- und Regionalverkehr. Unseres Erachtens kann die besondere Situation am Hauptbahnhof bei Realisierung der nachfolgend beschriebenen Maßnahmen recht gut überbrückt werden.

2.1 Berlin Hbf

Die Absicht der DB AG, während der Sperrung von Berlin Hbf einen behelfsmäßigen Start-/Zielbahnhof Warschauer Straße für die Regional-Express-Linie RE1 zu bauen, ist aus Sicht der Nutzer der RE1 sehr positiv zu bewerten, da sich am Bahnhof Warschauer Straße im Vergleich zum Hauptbahnhof zusätzliche Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn (S-Bahn-Linie S6), zur U-Bahn (U-Bahn-Linien U1, U12, U15) und zur Straßenbahn (Tram 20,23) ergeben. Es sei allerdings angemerkt, daß der Hauptbahnhof neben der auch über den Bahnhof Warschauer Straße verkehrenden Buslinie 147 mit vier weiteren Buslinien erschlossen wird. Angesichts der in Warschauer Straße guten Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Regionalverkehr und innerstädtischem Schnellbahnnetz ist es unverständlich, weshalb hier nicht mindestens auch die Züge der RE3 nach Schwedt ihren Start-/Zielbahnhof erhalten. Unserer Einschätzung nach müßte dies bei dem 2-Stunden-Takt machbar sein.

2.2 Bahnhof Berlin-Schöneweide

Dieser Bahnhof hat erhebliche Bedeutung als Verknüpfungspunkt im Nahverkehrsnetz Berlins bzw. der Region. Zur Zeit (Winterfahrplan 1996/97) sind hier zwei RegionalExpress-, zwei Regionalbahn- und sechs S-Bahn-Linien miteinander verknüpft, weiterhin verschiedene Straßenbahn- und Buslinien. Unter Berücksichtigung dieser Anbindungen ist es unverständlich, weshalb dieser Bahnhof für eine kundenfreundliche Verbesserung des Fernverkehrsangebotes nicht genutzt wird, insbesondere weil die Bahninfrastruktur (Serviceleistungen für den Kunden, Zustand/Länge des Fernbahnsteigs) dies problemlos ermöglichen würde. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang weiterhin, daß die Züge der IC-Linie 7 (Berlin-Lichtenberg - Dresden) und der IR-Linie 21 (Berlin-Lichtenberg - Görlitz) den Innenring bereits nutzen, den Bahnhof Schöneweide allerdings ohne Halt durchfahren.

Neben den o.g. Fernverkehrslinien könnte der Bahnhof Schöneweide auch für die nachfolgend genannten Fernverkehrslinien Systemhalt werden: - IR-Linie 30 Dresden/Chemnitz - Berlin - Rostock, IR-Linie 35 Frankfurt am Main - Berlin-Lichtenberg.

Mit der Einführung dieses Systemhalts für IC- und IR-Züge könnte die Erreichbarkeit der o.g. Fernverkehrslinien gerade für die Einwohner im Süden und Südosten Berlins wesentlich bequemer und zeitsparender gestaltet werden als derzeit über die Bahnhöfe Lichtenberg oder Schönefeld. Als Ergebnis der von uns vorgeschlagenen Maßnahmen gehen wir davon aus, daß eine weitere Steigerung des Reisendenaufkommens zu verzeichnen sein wird, das auch entsprechende positive Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des Fernverkehrs zur Folge hätte.

2.3 Bahnhof Blankenfelde

Hier besteht derzeit die Umsteigemöglichkeit zwischen der S-Bahn-Linie S2 (Blankenfelde - Waidmannslust) und der RegionalExpress-Linie 4 (Potsdam Stadt-Cottbus) bzw. der Regionalbahnlinie RB24 (Elsterwerda - Wünsdorf -Berlin-Schöneide).

Insbesondere für die Bahnkunden im Süden und Südwesten Berlins sowie aus der Umgebung dieses Bahnhofs ließen sich kurzfristig Verbesserungen im Fernverkehr schaffen, wenn endlich die Züge der IR-Linie 30 (Rostock - Berlin - Chemnitz/Dresden) hier einen Systemhalt bekommen würden. Auf diese Weise könnte wiederum die Erreichbarkeit der Fernzüge wesentlich bequemer und schneller gestaltet werden, als auf die zum Teil sehr umständliche Weise mit S-Bahn, Regionalbahn bzw. Bus über den Bahnhof Schönefeld.

Für IR-Züge ist die Bahnsteiglänge von 6 Wagen - abgesehen von den Verkehrsspitzen - ausreichend. Das speziell seitens der DB AG vielfach angeführte Argument geltender Fahrdienstvorschriften bezüglich des Halts von längeren Zügen ist in dieser Form nicht haltbar. So wurde z.B. im August 1996 auf der RegionalExpress-Linie 1-West (Magdeburg Hbf - Brandenburg - Berlin Zoologischer Garten) beobachtet, daß die in diesem Fall benutzte Zuggarnitur nicht komplett an den Bahnsteigen der Bahnhöfe Güsen und Kirchmöser zum Halten kam; es erfolgte aber eine entsprechende Durchsage im Zug. Unter diesen Bedingungen wäre unseres Erachtens auch ein Halt von IR-Zügen im Bahnhof Blankenfelde als kurzfristige Verbesserung des Bahnangebotes machbar, auf die besondere Situation des zu kurzen Bahnsteigs für einige wenige Züge kann sehr wohl mittels Durchsage des Zugpersonals hingewiesen werden.

Es ist sehr zu hoffen, daß zum nächsten Fahrplanwechsel Korrekturen des Eisenbahn-Fernverkehrsangebotes in oben beschriebener Weise durchgeführt werden. Zu berücksichtigen ist, daß es sich hierbei um kurzfristig realisierbare, aber dafür für die Bahnkunden um sehr wertvolle Verbesserungsmaßnahmen handelt. Die einjährige Sperrung des Hauptbahnhofs für den Fern- und Regionalverkehr kann unseres Erachtens dann akzeptiert werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003556>.

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