

■ Regionalverkehr

Neuer Regionalfahrplan 1998/99 - eine erste Einschätzung

aus SIGNAL 09-10/1997 (Januar 1998), Seite 13-17 (Artikel-Nr: 10003663)

DBV Brandenburg

Die neuen Entwürfe der Bahn für das Fahrplanjahr 1998/99 liegen vor. Auch wenn eine abschließende Bewertung erst nach Vorlage der endgültigen Fahrplandaten möglich ist, so läßt sich doch ein erster Eindruck gewinnen: Es ist gegenüber diesem Jahr mit einer Vielzahl von Veränderungen zu rechnen. Das herausragende Ereignis ist hierbei natürlich die Wiederinbetriebnahme der Fernbahngleise auf der Berliner Stadtbahn, denn dies nimmt die Bahn zum Anlaß, das gesamte RegionalExpress-Netz neu zu gestalten.

RE 1 vereinigt

Der Ost- und der Westast der "Vorzeigelinie" RE 1 werden vereinigt. Die Züge fahren wie bisher alle 2 Stunden von Magdeburg, nun aber ab Genthin stündlich. Ab Brandenburg (Havel) ist ein Halbstundentakt vorgesehen, der aber wegen des Ausbaus der Frankfurter Bahn vorerst nur bis Fürstenwalde geführt werden kann, die Züge aus Magdeburg/Genthin enden dann dort. Die aus Brandenburg (Havel) kommenden Züge fahren stündlich über Fürstenwalde hinaus wie bisher nach Frankfurt (Oder) und weiter nach Cottbus. Die in Fürstenwalde endenden RE-Züge halten nun endlich auch in Erkner (hier werden provisorische Außenbahnsteige errichtet) sowie in Fangschleuse und Hangeisberg, während die nach Frankfurt (Oder) - Cottbus fahrenden Züge in Berlin-Karlsorst halten.

RE 2, 3, 4 und 5 verändert

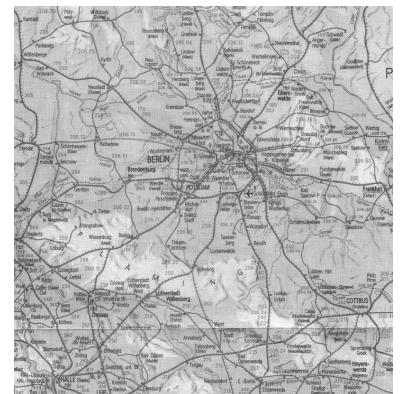
Der RE 2 fährt wie bisher alle zwei Stunden alternierend mit den InterRegio-Zügen von Cottbus über Lübbenau nach Berlin. Weiter geht es über die Stadtbahn und Potsdam nach Werder, anschließend mit Halt auf allen Bahnhöfen nach Brandenburg (Havel).

Wie bisher schon verkehrt der RE 3 im Zweistundentakt von Stralsund über Pasewalk, fährt dann weiter über die Stadtbahn, Potsdam Stadt und Belzig nach Dessau mit Anschluß nach Kassel. Der RE 4 bekommt einen völlig neuen Verlauf: Von Wittenberge über Nauen, Stadtbahn, Berlin-Karlsorst, Flughafen Berlin-Schönefeld nach Jüterbog - bis hierhin stündlich, weiter alle zwei Stunden über Falkenberg nach Bad Liebenwerda. Der Abschnitt Bad Liebenwerda - Cottbus wird dann nicht mehr von RegionalExpress-Zügen befahren werden.

Einen etwas kuriosen Verlauf hat die Linie RE 5: Neustrelitz - Oranienburg - Hennigsdorf - Falkensee - Stadtbahn - Berlin-Karlsorst - Flughafen Berlin-Schönefeld - Luckau-Uckro und weiter abwechselnd nach Elsterwerda bzw. Finsterwalde - Senftenberg - Hoyerswerda. Wie bisher halten alle Züge dieser Linie in Fürstenberg und Gransee, jeder zweite auch in Dannenwalde und Löwenberg. Zwischen Finkenkrug und Spandau bedient der RE 5 wie auch der RE 4 alle Unterwegshalte. Südlich Berlins halten alle Züge in Blankenfelde, Rangsdorf, Zossen, Wünsdorf und Luckau-Uckro, die übrigen Stationen zwischen Wünsdorf und



Bf Alexanderplatz im Mai 1997. Die Abbrucharbeiten an der Fernbahntrasse auf der Stadtbahn sind in vollem Gange. Ein Jahr später, am 24. Mai 1998, sollen die Züge wieder zwischen Zoo und Hbf fahren können, wobei alle Regionalzüge hier am Alexanderplatz halten werden. Die Wiederherstellung der Stadtbahn nimmt die DB AG zum Anlaß, das Regionalverkehrsnetz in Brandenburg und Berlin wesentlich zu verändern. (Foto: Marc Heller)



Ausschnitt aus der Streckenübersichtskarte Berlin/Brandenburg der DB AG für den Jahresfahrplan 1997/98



Die Vorzeigelinie des brandenburgischen Regionalverkehrs, der RE 1, soll ab dem Fahrplanwechsel auf dem Abschnitt zwischen Brandenburg (Havel) und Fürstenwalde (Spree) halbstündlich verkehren. Ob aber ein stabiler Fahrplan möglich sein wird, ist noch ungewiß. Zum einen könnte die Stadtbahn durch die hohe Belegung zum Problem werden, indem sich, ähnlich der Stammstrecke im Münchener S-Bahn-Netz, unregelmäßigkeiten bei einer RE-Linie sofort auf das ganze Netz auswirken. Zum anderen haben im September 1997 an der Frankfurter Bahn umfangreiche Erneuerungsarbeiten begonnen, die bis Mai 1998 noch längst nicht abgeschlossen sind, und schließlich soll der Bahnhof Fürstenwalde vollständig umgebaut werden, u.a. um das ebenerdige Queren der Gleise zu beenden und um die Züge von Beeskow/Bad Saarow auf die Hauptstrecke nach Berlin fahren zu können. (Foto: Christfried Tschepe)



Bf Löwenberg (Mark). Die Fahrgäste von Löwenberg gelangen zukünftig auf zwei Routen

Elsterwerda werden nur von den Zügen nach Elsterwerda bedient.

Prignitz-Express wird RE 6

Die Nummer RE 6 ist dem Prignitz-Express vorbehalten, der ab Ende des Jahres zwischen Neuruppin Rheinsberger Tor und Hennigsdorf fahren soll. Der RE 7 fährt wie bisher zwischen Schwedt und Berlin-Lichtenberg; die Halte in Chorin und Britz übernimmt er vom RE 3. Die RegionalExpress-Züge von Cottbus nach Hoyerswerda (- Dresden) wurden von Sachsen abbestellt, möglicherweise gibt es jedoch eine Korrektur dieser unverständlichen Entscheidung.

Neues auch im RB-Verkehr

Auch bei den RegionalBahnen ändert sich einiges: Die RB 11 Belzig-Berlin fährt wieder stündlich von/bis Charlottenburg. Eine völlig neue Rolle soll die RB 12 bekommen: Aus Richtung Norden kommt sie abwechselnd je zweistündlich über Löwenberg von Rheinsberg und Templin - Prenzlau. Die Linie soll dann Berlin durchqueren (Halte in Hohenschönhausen, Lichtenberg, Schöneweide) und über Königs Wusterhausen nach Beeskow fahren. In Oranienburg besteht Anschluß zwischen der RE 5 in/aus Richtung Norden und der RB 12 in Richtung Berlin-Lichtenberg, in Beeskow zur RB 34 nach Frankfurt (Oder).

Die RB 13 verkehrt ab Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Hannover (voraussichtlich im September) stündlich von Rathenow nach Berlin-Charlottenburg. Bei der RB 14 muß man wegen der Bauarbeiten vorübergehend zwischen Lübbenau und Calau auf IR/RE über Cottbus ausweichen, ansonsten fährt sie wie bisher stündlich zwischen Berlin-Schöneweide und Senftenberg. Die RB 15 von Jüterbog in Richtung Wittenberg bleibt wie gehabt.

Die RB 16 aus Brandenburg (Havel) soll nach Berlin-Charlottenburg verlängert werden, aber nur noch alle zwei Stunden fahren. Der Studentakt Potsdam - Werder - Brandenburg wird dann zusammen mit dem RE 2 gebildet. Die RB 18 aus Wittenberge entfällt zugunsten des RE 4, die RB 21 Griebnitzsee - Nauen/Hennigsdorf bleibt in der bisherigen Form erhalten.

RB-Neuordnung im Süden Berlins

Völlig neu wird das Angebot im Bereich des südlichen Berliner Außenringes gestaltet: Die Züge der RB 22 sollen von Potsdam Stadt bis Ferch-Lienewitz die RB 33 ersetzen, weiter geht es über Michendorf nach Saarmund und wie bisher nach Flughafen Berlin-Schönefeld. Richtung Norden ist geplant, die Züge über Schöneweide, Lichtenberg, Hohenschönhausen und Bernau nach Eberswalde durchzubinden.

Die RB 33 soll in Zukunft in Berlin-Wannsee beginnen und über Michendorf, Seddin nach Beelitz Stadt (stündlich) und wie bisher zweistündlich über Treuenbrietzen nach Jüterbog fahren. Zwischen Wannsee und Seddin ergibt sich damit zusammen mit der RB 11 zu vielen Zeiten ein Halbstudentakt. Ob es zwischen Potsdam und Wünsdorf eine RB 20 als Nachfolge des bisher nur schwachfrequentierten RE 4 geben wird, ist mehr als fraglich, zumal hier - entgegen dem SPNV-Plan des Landes Brandenburg -

eine direkte Busverbindung für die Landesbediensteten vorgesehen ist.

Die RB 24 fährt stündlich zwischen Flughafen Berlin-Schönefeld und Wünsdorf mit Anschluß in Schönefeld von und zum Berliner Zentrum mit dem RE 4. Damit ergibt sich zwischen Schönefeld und Wünsdorf im Wechsel mit dem RE 5 nahezu ein Halbstundentakt. Im Vergleich zu heute fahren damit zwar weniger Züge über diese Strecke, allerdings wird das Angebot regelmäßiger und die Verbindung zur Berliner Innenstadt deutlich schneller. Für Dahlewitz und Dabendorf fällt die nun nur noch stündliche Bedienung deutlicher ins Gewicht als für die anderen Orte wie Rangsdorf, in denen nun der RE 5 hält.

RB 25/30 Berlin-Lichtenberg Tiefensee/Wriezen wie auch RB 26 Berlin-Lichtenberg - Seelow-Gusow - Küstrin und RB 31 Zossen - Sperenberg bleiben unverändert. Gleiches gilt - abgesehen von der mittlerweile erfolgten Einstellung des Verkehrs nach Liebenwalde - für die Heidekrautbahn (RB 27). Dem Abschnitt nördlich von Ruhlsdorf- Zerpenschleuse droht möglicherweise eine ähnliche Zukunft wie dem Liebenwalder Ast: Auch hier ist die Brücke über den Oder-Havel-Kanal in schlechtem Zustand.

Noch unklar ist auch die Zukunft der RB 29 Müncheberg - Buckow. Die RB 32 Ludwigfelde - Teltow wird wegen der Bauarbeiten zur Wiederherstellung der Anhalter Bahn durch Busse ersetzt. Auf der RB 32 Fürstenwalde - Beeskow wird bis 15. Dezember gebaut, danach soll sie im Stundentakt fahren. Bis dahin fahren SEV-Busse.

Regionalverkehr nach Sachsen in Gefahr

Auch die RB 41 Lübbenau - Cottbus wird für die Zeit der Bauarbeiten durch Busse ersetzt. Die RB 43 fährt weiterhin zwischen Cottbus und Herzberg. Die RB 40/46 Peitz - Cottbus - Forst wird in Cottbus gebrochen. Die bisherige Linie RB 48, Doberlug - Kirchhain - Senftenberg - Kamenz entfällt, zwischen Finsterwalde und Senftenberg (ggf. Hohenbocka) wird sie durch den RE 5 ersetzt, der Abschnitt Hohenbocka - Kamenz wurde vom Freistaat Sachsen abbestellt. Offen ist auch die Zukunft der "grenzüberschreitenden" Regionalbahn Falkenberg - Riesa. Die Linien Elsterwerda - Riesa und Cottbus - Görlitz bleiben unverändert.

Die RB 49 von Leipzig über Falkenberg und Ruhland nach Cottbus übernimmt in Bad Liebenwerda Anschlußreisende aus dem dort endenden RE4 (umgekehrt in Gegenrichtung). Ab Elsterwerda-Biehla kommt es durch die Züge Elsterwerda - Cottbus zu einem angenäherten Stundentakt.

Zukunft der RB 50 ungewiß

Sorgen muß man sich um die Zukunft der RB 50 Neustadt - Rathenow. Die Brücke über die Hochgeschwindigkeitsstrecke in Rathenow wird zum Fahrplanwechsel noch nicht fertig, aber auch die Brücke in Neustadt soll wegen des Umbaus der Hamburger Bahn gesperrt werden. Den Wiederaufbau knüpft die Bahn an die Bedingung, daß das Land langfristig bestellt, was bei dieser "Handlungsbedarfstrecke" heute offen ist. Keine gravierenden Änderungen sind für die RB 51 Rathenow - Brandenburg und RB 52 Brandenburg - Belzig vorgesehen.

Die bisherige RB 54 Oranienburg - Herzberg (Mark) - Rheinsberg/Neuruppin wird es in bisheriger Form nicht mehr geben: Zwischen Oranienburg und Rheinsberg fährt die RB 12. Die Züge aus Berlin haben in Herzberg Anschluß an die RB 53 Herzberg - Neuruppin - Neustadt. Wegen Bauarbeiten im Bereich Neuruppin Rheinsberger Tor gibt es auch hier zumindest zeitweise Schienenersatzverkehr. Bereits zum Fahrplanwechsel soll der Betrieb der RB 55 zwischen Kremmen und Velten im Stundentakt wieder aufgenommen werden. Der erste Abschnitt des Prignitz-Expresses nach Neuruppin folgt hoffentlich - wie geplant - im Dezember.

Auf den Strecken Eberswalde - Joachimsthal - Templin (RB 63) und Eberswalde - Frankfurt (RB 60) wird das Angebot nicht geändert, ebenso wenig auf der RB 66 Angermünde - Tantow - Stettin. Hier sollen allerdings werktags zwei Zugpaare nach Berlin durchgebunden werden. Fahrplantechnisch sind auch auf der RB 70 Pritzwalk - Putlitz, der RB 71 Wittstock - Wittenberge und der RB 73 Pritzwalk - Kyritz - Neustadt keine gravierenden Änderungen geplant. Ob letztere Strecke durchgehend mit Triebwagen befahren wird oder die derzeitige völlig unbefriedigende Praxis mit Brechen der Züge im dafür ungeeigneten Bahnhof Kyritz bleibt, ist noch offen.

Im Ausflugsverkehr bleiben die Wochenendzüge nach Wernigerode und im Sommer nach Swinemünde bestehen, der Usedom-Express bekommt wahrscheinlich noch einen Zugteil nach Binz. Der Sonntagszug nach Breslau entfällt dagegen.

Nachbesserungsbedarf

Das neue Angebot der Bahn kann allerdings erst dann endgültig beurteilt werden, wenn klar ist, welche Leistungen nun wirklich vom Land Brandenburg bestellt werden und wie die konkreten Fahrpläne aussehen.

Bei den geplanten Zugläufen geben mehrere Punkte Anlaß zu Fragen. Zum einen ist das die Führung des RE 5 nördlich Berlins, der bisher von Oranienburg direkt in knapp einer halben Stunde nach Berlin-Lichtenberg verkehrt. Nun soll er über den nordwestlichen Außenring (mit Kopfmachen in Hennigsdorf) fahren und obendrein zwischen Finkenkrug und Berlin-Spandau überall halten. Resultat: Eine Fahrzeit von deutlich mehr als einer Stunde von Oranienburg allein bis Berlin Zoologischer Garten, entsprechend mehr bis Alexanderplatz und Hauptbahnhof. Es bleibt abzuwarten, ob die Fahrgäste die Alternativen (RB 12 nach Berlin-Lichtenberg sowie S1) annehmen werden.

Ein anderes Beispiel ist die Führung der RB 22 über Michendorf - Caputh. Damit sollen verschiedene Ziele erreicht werden: Die Sperrung der Brücke über die Wetzlarer Bahn am Beelitzer Kreuz macht eine andere Führung der RB 33 erforderlich, die im Bereich Caputh nun von der RB 22 ersetzt werden soll. Außerdem soll die betrieblich und auch aus Fahrgastsicht problematische Umsteigesituation in Bergholz entschärft werden. Ferner wird dann Potsdam Stadt direkt mit Flughafen Berlin-Schönefeld verbunden. Dem stehen aber mindestens ebenso schwerwiegende Nachteile der neuen Linienführung gegenüber: Hauptnachteil ist ein gewaltiger Fahrzeitverlust durch den deutlich längeren Laufweg und die eingleisige Strecke zwischen Potsdam und dem Beelitzer Kreuz mit nur einer einzigen Kreuzungsmöglichkeit in Ferch-Lienewitz. Nach dem derzeitigen Planungsstand soll die Fahrzeit der Züge von Potsdam-Pirschheide bis Schönefeld 59 Minuten betragen,

gegenüber 29 Minuten derzeit. Das ist einfach unzumutbar!

Aus Kundensicht wird der Vorteil des bequemeren Umsteigens Richtung Belzig in Michendorf statt Bergholz auch dadurch relativiert, daß die Berlin-Anbindung Belzigs und der Unterwegshalte - hierbei fehlt allerdings Potsdam-Pirschheide - durch den RE 3 bzw. die wieder durchweg nach Berlin-Charlottenburg fahrenden Züge der RB 11 ohnehin verbessert wird. Die Verbindung mit der RB 22 ist somit vor allem für Reisende aus dem Südosten Berlins und zum Flughafen/Bahnhof Schönefeld interessant; aber auch für die ist eine angemessene Verbindung nach Potsdam wichtiger. Ebenso entfällt nach den Plänen der Bahn auch die Umsteigemöglichkeit in Bergholz nach Rehbrücke - Berlin-Wannsee, ebenso wie die bestehende Verbindung nach Werder (mit Anschluß nach Brandenburg).

In einer ersten Stellungnahme des DBV-Regionalverbandes Niederlausitz zum Fahrplanentwurf wird das Fehlen eines aufeinander abgestimmten Fahrplangefügtes für den Süden Brandenburgs deutlich. Besonders auffällig sind die langen Wartezeiten in Cottbus (RE 1 und RB 49 von und zum RE 2), außerdem die auf dem Linienweg der RB 49 zwischen Cottbus und Leipzig bis zu elf sowie auf der RB 46 zwischen Cottbus und Forst bis zu vier verschiedenen Taktabstände am Tag und der fehlende Halt des RE 5 in Sedlitz zur Anschlußgewinnung Neupetershain - Berlin und Großräschen - Cottbus.

Gewinne für Berlin zulasten der peripheren Regionen

Mit dem neuen Fahrplan verfolgt die Bahn noch stärker als bisher das Konzept eines primär auf Berlin orientierten Streckennetzes. Angesichts des großen Reisendenpotentials von und zur 3,4-Millionen-Einwohner-Metropole ergibt sich für viele Fahrgäste ein erheblich verbessertes Angebot. Man kann nur hoffen, daß die ehrgeizigen Ziele, mit fünf RegionalExpress-Zügen je Stunde und Richtung (neben sechs Fernzugpaaren) über die Stadtbahn zu fahren, nicht zu größeren betrieblichen Schwierigkeiten führen werden. Eine quantitative Verbesserung des Angebotes allein reicht nicht aus.

Wegen Zugfolgeproblemen mit den Fernzügen ist z.B. nicht gesichert, ob der RE 2, der westlich von Potsdam zweistündlich die RB 16 ergänzen soll, auch in Potsdam-Charlottenhof und Wildpark halten kann. Es ergibt sich dann die groteske Situation, daß sich die Anbindung dieser Stationen nach Berlin gegenüber der jetzigen Situation (Anschluß RB 16/RE 1) verschlechtern wird, obwohl das Angebot an RE-Zügen zwischen Berlin und Brandenburg (Havel) verdreifacht wird! Dabei wäre gerade auf diesen beiden Potsdamer Bahnhöfen durch deren Nachbarschaft zur Potsdamer Universität und zum Park Sanssouci bei einer attraktiven Direktverbindung nach Berlin mit einem deutlichen Fahrgastzuwachs zu rechnen.

Das letzte Wort zum neuen Jahresfahrplan spricht der Besteller. Im Land Brandenburg soll sich zwar insgesamt an den gefahrenen Zugkilometern nichts wesentliches ändern. So stehen dem Mehrangebot Streichungen etwa zwischen Oranienburg und Herzberg (Mark), Bäd Liebenwerda und Elsterwerda bzw. Senftenberg und Cottbus sowie zwischen Flughafen Berlin-Schönefeld und Wünsdorf gegenüber. Aber das deutliche und natürlich notwendige Mehrangebot im Land Berlin soll vom Land Brandenburg finanziert werden - insgesamt ungefähr 25 Millionen DM

pro Jahr.

Dies darf nicht als willkommener Vorwand zur Abbestellung der Nebenbahnen mit "Handlungsbedarf" dienen, vielmehr ist die Kostenstruktur der Bahn auch auf dem Hauptnetz mit den vielen RE-Linien zu optimieren. Das dies bei Nebenbahnen möglich ist, sieht man am Ergebnis der Ausschreibungen auf den beiden brandenburgischen Regionalnetzen im Sommer 1997: 14,37 DM Zuschuß pro Zugkilometer (und damit drei DM weniger als bisher) sind die Meßlatte für alle vergleichbaren Bahnleistungen - auch auf den noch nicht ausgeschriebenen Strecken. Warum sollte das Land für die ständig verbesserten und auch in den letzten Jahren mit hohen Fahrgastzuwachsdaten glänzenden RE-Linien einen höheren Zuschuß bezahlen?

Jüngste Verlautbarungen der Deutschen Bahn AG deuten leider klar auf weitere Nebenbahneinstellungen hin. Insbesondere die Strecken Pritzwalk - Meyenburg - Karow und Wittstock - Neustrelitz wurden als Beispiele genannt, wo ein Busbetrieb "langfristig rentabler" sei. Es darf daran erinnert werden, daß genau auf diesen Strecken durch die Kappung wichtiger Anschlüsse die Bahn selbst die Fahrgäste in den letzten Jahren vertrieben hat.

Damit fällt es nicht allzu schwer, hinter diesen Ideen die Absicht zu vermuten, den Verkehr mit und in Berlin auf Kosten der Erschließung der Fläche zu bestreiten. Anders als in den ähnlich dünn besiedelten Nachbarländern Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern sind in Brandenburg nach wie vor auch im neuen Fahrplanentwurf nicht einmal Ansätze für einen integralen Taktfahrplan im Land zu erkennen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003663>.

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