

■ Regionalverkehr

Prignitz-Expreß frühestens ab Mai 1999

aus SIGNAL 07/1998 (September 1998), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10003797)

Deutscher Bahnkunden-Verband

Landesverband Brandenburg

Seit dem 30. Mai verkehren im Abschnitt Hennigsdorf - Kremmen wieder Züge. Jedoch wurden hier die Arbeiten nicht termingerecht fertig, insbesondere die Umgestaltung bzw. Sicherung von Bahnübergängen konnte nicht umgesetzt werden. So wurde dann ein neuer Fahrplan mit verlängerter Fahrzeit gegenüber den Kursbuch-Angaben entworfen. Ähnliche Schwierigkeiten gibt es nun auch im nördlichen Abschnitt auf dem Weg nach Neuruppin.

Es ist auch hier davon auszugehen, daß die angestrebte Wiederinbetriebnahme des Schienenverkehrs im Dezember, wenn sie dann überhaupt kommt, vorerst nur mit 80 km/h und nicht mit den vorgesehenen 120 km/h erfolgen kann. Ebenfalls steht die Weiterführung über Hennigsdorf hinaus in die Berliner Innenstadt noch nicht fest. Nur so wird sich jedoch die Investition in Brandenburg auch in attraktiven Fahrzeiten niederschlagen; ein Umsteigen in Hennigsdorf in die S-Bahn ist keine Alternative.

Bedacht werden müssen dabei die Reisebedürfnisse der Fahrgäste: aufgrund der Funktion Neuruppins als Regionales Entwicklungszentrum sowie wichtiges touristisches Reiseziel in Brandenburg ist sowohl das schnelle Erreichen der Berliner Stadtbahn mit den Anschlüssen an das Nahverkehrsnetz als auch der Fernbahnhöfe dringend notwendig.

Die vieldiskutierte Führung auf den S-Bahn-Gleisen nach Tegel und Gesundbrunnen würde vorerst wenig bringen, zumal S-Bahn GmbH und der Berliner Senat durch Parallelfahrten und Unwägbarkeiten bei der Fahrplanabstimmung die Attraktivität der S-Bahn eingeschränkt sehen. Ein Mischverkehr sollte jedoch nach Eröffnung des Fernbahntunnels nicht ausgeschlossen sein.

Der Bahnkunden-Verband schlägt deshalb eine andere Variante vor. Der stündlich verkehrende Prignitz-Expreß sollte im zweistündigen Wechsel jeweils nach Potsdam Stadt - Potsdam Griebnitzsee bzw. nach Spandau - Jungfernheide (-Gesundbrunnen) weitergeführt werden. Die Relation zwischen der Landeshauptstadt und Neuruppin übernimmt die schon heute bestehende RB 21 von Griebnitzsee nach Hennigsdorf, die dann im Wagen durchlauf bis Neuruppin verkehrt.

Der zweite Ast bedient den ab September 1998 mit Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke bedeutenden Fernbahnhof Spandau und bietet dort günstige Umstiegsmöglichkeiten zu RE-Zügen in Richtung Stadtbahn. Dabei ist eine Führung über Dallgow-Döberitz zu prüfen, um den Ort in dichterem Takt als bisher geplant anzuschließen.

Um die Züge nicht an den belasteten Fernbahnsteigen in Spandau wenden zu müssen, sollte die Verbindung zum Regionalbahnsteig in Jungfernheide verlängert werden. Zugleich ist eine Anbindung des nördlichen Charlottenburg (Flughafen Tegel) und der Ringbahn hergestellt. Nach Fertigstellung eines Regionalbahnsteigs in Gesundbrunnen ist sogar der zügige Nordring-Lückenschluß denkbar.

Mit Inbetriebnahme des Nord-Süd-Fern-bahntunnels sollte genügend Kapazität auf der Stadtbahn zur Verfügung stehen, um den Prignitz-Express dann dort durch die Stadt zur führen und mit einer weiteren RE/RB-Linie in Richtung Süden oder Osten zu verknüpfen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003797>.

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