

■ Regionalverkehr

Ein Jahr RB 24 - eine Erfolgsgeschichte

aus SIGNAL 06/2016 (Dezember 2016/Januar 2017), Seite 23 (Artikel-Nr: 10004015)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Als 1998 die Regionalexpress-Züge über die Stadtbahn fahren konnten und damit Ost- und West-Äste durch Berlin hindurch verknüpft werden konnten, stiegen die Fahrgastzahlen schnell und kontinuierlich. Denselben positiven Effekt gab es, als 2006 mit der Fertigstellung des Tiergartentunnels Nord- und Südäste auf kurzem Weg durch Berlin hindurch verbunden werden konnten.

Diese Fahrgastzuwächse wurden erreicht, obwohl nur relativ wenige der Fahrgäste tatsächlich durch Berlin hindurch fahren, zum Beispiel von Eberswalde nach Zossen oder von Falkensee nach Königs Wusterhausen. Am ehesten gibt es brandenburgische »Durchfahrer« noch in die Landeshauptstadt Potsdam.

Aber mit der Durchbindung wurden zugleich zahlreiche Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in Berlin geschaffen. So hält z. B. der RE1 innerhalb Berlins in Wannsee, Charlottenburg, Zoologischer Garten, Hauptbahnhof, Friedrichstraße, Alexanderplatz, Ostbahnhof und ab 2017 zusätzlich Ostkreuz, ca. 2027 wohl auch noch Köpenick.

Für die Brandenburger, die nur durch Berlin hindurchfahren, bedeutet das einen Zeitverlust. Aber für die Mehrzahl der Fahrgäste überwiegen die Vorteile. Sie können in dem großen Berliner Stadtgebiet näher an ihr Ziel gelangen. Außerdem gibt es auf der ganzen Fahrt durch Berlin Ein- und Aussteiger, was es leichter macht, einen Sitzplatz zu bekommen.

Mit der RB 24 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 eine weitere Durchmesserlinie geschaffen. Die Züge von Eberswalde nach Senftenberg halten innerhalb Berlins in Hohenschönhausen, Lichtenberg, Ostkreuz und Schöneweide.

Nach einem Jahr ist die Bilanz eindeutig positiv. Berufs- und Ausbildungsverkehr, Einkaufs- und Ausflugsverkehr - die Züge sind an allen Tagen gut besetzt und gelegentlich sogar überfüllt. Umso ärgerlicher ist, dass DB Regio immer mal wieder nur dreiteilige statt fünfteilige Talent-Triebzüge einsetzt.

Die Erfolgsgeschichte der Durchmesserlinien legt aber auch nahe, endlich weitere bisher in Berlin endende Linien durchzubinden, z. B. die von Norden kommenden RB 12 oder RB 25 mit der RB 36 im Süden, der unverständlicherweise nicht einmal mehr nach Berlin hineinfährt, sondern in Königs Wusterhausen (ver-)endet. Von den Gemeinden rund um Storkow und Scharmützelsee wird das seit Jahren beklagt.

Nicht viel besser als bei der RB 36 sieht es bei der RB 33 aus, die in Berlin-Wannsee endet. Sie sollte auf die Stammbahn geführt werden. Als Durchmesserlinie über den Berliner Hauptbahnhof ist das zwar erst langfristig möglich, aber auch schon die relativ schnell und preiswert zu realisierende Verlängerung auf vorhandenem Gleis von Wannsee über Zehlendorf nach Steglitz würde mit Sicherheit deutliche Fahrgastgewinne bringen.



RB 24 in Ostkreuz. Mit der Fertigstellung des ersten Regionalbahnsteigs in Ostkreuz konnte eine neue Nord-Süd-Linie Eberswalde--Berlin--Senftenberg eingerichtet werden. Diese wird von den Fahrgästen sehr gut angenommen. (Foto: Marc Heller)

Wie sinnvoll eine Verlängerung auch dann ist, wenn eine Durchbindung (noch) nicht möglich ist, hat sich bei der Weiterführung der RB 10 und RB 13 von Berlin-Spandau in die Berliner Innenstadt erwiesen. Und auch der RE 6 wird viele zusätzliche Fahrgäste gewinnen, wenn die Züge endlich nach Berlin-Gesundbrunnen fahren.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004015>.

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