Regionalverkehr

IGEB-Lösungsvorschlag zur RE2-Problematik RE2-Brechung und Kombination mit RB 10/14

aus SIGNAL 02/2017 (Mai 2017), Seite 8 (Artikel-Nr: 10004040)

Berliner Fahrgastverband IGEB

Die Einhaltung des Fahrplans beim RE 2 bereitet bekanntlich schon heute Probleme. Deshalb werden einige Bahnhöfe in der Lausitz derzeit ohne Halt durchfahren. Der RE 2 ist zu langsam, um seine beiden Taktknoten in Cottbus und Wittenberge immer rechtzeitig zu erreichen.

Verschärfen wird sich das Problem noch ab Dezember 2017, wenn in Berlin der zusätzliche Halt Ostkreuz zur Verfügung steht. Am künftig wichtigsten Regionalbahnhof im VBB-Verbundgebiet nicht zu halten, kommt naturgemäß nicht in Betracht. Die »Lösung«, deshalb ab Dezember 2017 mit dem RE 2 nicht mehr in Berlin Ostbahnhof zu halten, ist aber auch nicht hinnehmbar.

Weil die Verantwortlichen auf allen Seiten zu viel Zeit vertrödelt haben, wird dieser Missstand zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 nicht mehr abzuwenden sein. Aber für den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 muss unbedingt eine bessere Lösung gefunden werden. Und diese gibt es.

In Berlin Ostbahnhof muss gehalten werden!

Um alle RE 2-Halte bedienen zu können, schlägt der Berliner Fahrgastverband IGEB eine Brechung der Linie im Knoten Berlin vor. Wenn aus beiden Richtungen innerstädtische Berliner Regionalbahnhöfe angefahren werden, dürften fast keine Fahrgäste Nachteile von der Brechung haben, da nur sehr wenige mit dem RE 2 von der Lausitz Richtung Ostsee durch Berlin hindurchfahren.

Um durch die Brechung aber die als überlastet eingestufte Stadtbahn nicht doppelt zu befahren, was auch zusätzliche Bestellgelder und Fahrzeuge erfordern würde, regt der Berliner Fahrgastverband IGEB an, eine Verknüpfung mit RB 10 oder RB 14 zu prüfen. Da hier zwei verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen betroffen sind (DB Regio und ODEG), müssen entsprechende Verhandlungen geführt werden.

Zur Veranschaulichung sind die Bezeichnungen RB 10 und RB 14 beibehalten worden, wohlwissend, dass die Strecke zur Ostsee in Nachfolge zum RE 2 sicherlich auch als RegionalExpress bezeichnet werden sollte.

Chance für Halt in Berlin-Charlottenburg

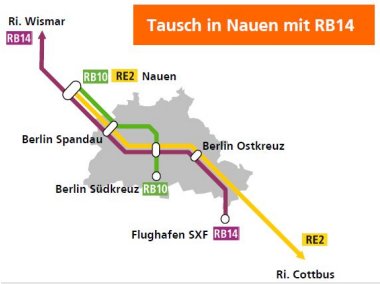
Mit dem IGEB-Konzept ist es nicht nur möglich, an den drei Bahnhöfen in der Lausitz und in Berlin Ostbahnhof wieder zu halten, sondern es kann auch Berlin-Charlottenburg bedient werden, wo der RE 2 als einzige Regionalzuglinie bisher nicht hält.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10004040.

Einige Halte in Brandenburg entfallen und mussen anderweitig im Ersatz (Bus oder zusätzliche RB) bedient werden - mit entsprechenden Zusatzkosten. Wenn der Halt in Berlin Ostkreuz hinzukommt, muss dafur ein weiterer Halt entfallen. (Grafik: Holger Mertens)

<h4>Variante 1 (ohne Grafik): </h4>Rucktausch der Äste RE 2 und RE 4 (Cottbus--Rathenow und Wünsdorf--Wismar). Es ist zu prufen, ob diese Variante bereits das Taktknoten-Problem löst.

<h4>Variante 2a</h4> In Nauen enden derzeit zwei Regionalbahn-Linien aus Berlin. Daher eignet sich Nauen gut als Brechpunkt fur den RE 2. Die beiden Linienteile sind dann unabhängig voneinander und jeder muss nur noch einen der beiden Taktpunkte erreichen. Der nördliche Teil sollte dann auf einer der beiden dort endenden Regionalbahn-Linien weitergefuhrt werden, damit er Berlin erreicht. Zur Auswahl stehen dort die RB 10, die derzeit nach Berlin Sudkreuz fährt... (Grafik: Holger Mertens)



<h4>Variante 2b</h4> ...oder die RB 14, die über die Stadtbahn zum Flughafen Schönefeld führt. Der RE2-Südast könnte dann wieder alle Stationen anfahren, ohne einen Taktpunkt zu gefährden. Sowohl Kolkwitz, Kunersdorf und Raddusch in Brandenburg als auch die Zielbahnhöfe Berlin Ostkreuz und Berlin Charlottenburg sind dann unabhängig von den Taktknoten. (Grafik: Holger Mertens)

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