

■ Fortschritt oder Rückschritt?

Die Modernisierung der Strecke nach Werneuchen

aus SIGNAL 04/2018 (November 2018), Seite 22 (Artikel-Nr: 10004165)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Am 20. August 2018 wurde die Regionalbahnstrecke von Berlin nach Werneuchen (RB25) nach einer Modernisierung der Bahnsteige in Ahrensfelde Nord, Blumberg, Seefeld (Mark) und Werneuchen wieder in Betrieb genommen. Gleichzeitig hatte die DB einige Bahnübergänge überarbeitet und ein elektronisches Stellwerk gebaut. Alle Signale und Weichen werden nun von einem Stellwerk bedient.

Die sanierten Bahnsteige sind barrierefrei und haben eine Einstiegshöhe von 76 cm. Das Land Brandenburg investierte für diese Maßnahmen nach Angaben der Ministerin für Infrastruktur, Kathrin Schneider, 10 Millionen Euro.

Leider wurde bei der Sanierung eines vergessen: Es fehlt weiterhin eine Möglichkeit, dass sich auf der Strecke zwei Züge begegnen und dabei Fahrgäste ein- und aussteigen können. Zwar gibt es neben Ahrensfelde in Blumberg eine theoretische Möglichkeit, Züge begegnen zu lassen, doch dort haben die Fahrgäste leider keine Möglichkeit, dann ein- oder auszusteigen. Denn der bisher in Blumberg vorhandene Zwischenbahnsteig wurde bei der Sanierung der Strecke abgetragen.

Die Strecke nun zwischen Berlin-Lichtenberg und Werneuchen praktisch. eingleisig. Bei Verspätungen muss der Zug entweder früher enden (Blumberg wäre der weiteste Bahnhof) oder im schlimmsten Fall ein Umlauf ausfallen - wie schon geschehen.

In Werneuchen ist ein Begegnen auch nicht mehr möglich, da das Bahnsteiggleis kurz vor dem Bahnübergang mit einem Prellbock versehen wurde. Es ist also nur noch möglich, zum Beispiel einen Schadzug abzustellen.

Da die Linie RB25 mit der Linie RB12 (Templin--Oranienburg--Berlin Ostkreuz) gekoppelt ist, ist somit eine Übertragung von Verspätungen auf die andere Linie nicht ausgeschlossen, und die Problematik zieht sich dann durch den ganzen Tag.

Taktverdichtung ausgeschlossen

Eine Taktverdichtung auf 30 Minuten ist mit dieser Konstellation gar nicht umsetzbar. Dafür müsste zunächst der Bahnhof Blumberg umgebaut werden. Hier wäre die »Brandenburger Lösung«, wie sie zum Beispiel in Treuenbrietzen gebaut wurde, eine Alternative: Beide Züge halten nacheinander an den Bahnsteigen und überholen sich durch Ausweichen innerhalb des Bahnhofs. Aber auch dafür müsste in Blumberg die Gleisanlage umgebaut werden. Dies dürfte allerdings immer noch preisgünstiger sein, als einen weiteren Seitenbahnsteig und die dazugehörige barrierefreie Ausstattung zu errichten. Egal ob man eine Fußgängerbrücke oder einen Fußgängertunnel baut, beide müssten mit Aufzügen versehen werden.

Um die Taktverdichtung zu bekommen, müsste die Strecke erneut gesperrt werden, damit dann die Gleisanlagen entsprechend umgebaut werden können. Dabei würde ein 30-Minuten-Takt auf der RB 25 durchaus helfen auf dem Weg zur Verkehrswende,



Der modernisierte Bahnsteig in Blumberg hat nur noch eine Bahnsteigkante an den zwei Gleisen, anstatt bisher zwei - hier gesehen aus einem durchfahrenden Sonderzug. Damit sind zwar Zugkreuzungen im Verspätungsfall möglich, aber kein Fahrgastwechsel. Auch für einen 30-Minuten-Takt ist eine zweite Bahnsteigkante erforderlich. (Foto: Florian Müller)

weil heute viele im Auto auf der B158 im Stau stehen. Vom Land Barnim wird der 30-Minuten-Takt schon seit längerem gefordert, um einen Kollaps auf der B158 zu verhindern.

Bei der Eröffnungsveranstaltung in Werneuchen erklärte Ministerin Schneider, dass für einen 30-Minuten-Takt zu wenig Fahrgäste mitfahren würden. Mit der Taktverdichtung würde aber genau das erreicht, was gewünscht wird: Eine Steigerung der Fahrgastzahlen, denn je mehr Angebot da ist, desto besser wird es angenommen.

Auch müssen die Betriebszeiten, besonders an Wochenenden, ausgeweitet werden. Die letzte Regionalbahn von Berlin-Lichtenberg fährt täglich um 22.27 Uhr, vom Bahnhof Ostkreuz sogar schon eine Stunde eher. Nachtschwärmer aus der Region haben zwei Möglichkeiten: Warten bis am nächsten Tag der erste Zug fährt (Mo bis Fr um 5.27 Uhr ab Lichtenberg, Sonnabend und Sonntag um 6.27 Uhr ab Lichtenberg), oder sie nutzen ihr Auto für Hin- und Rückfahrt. Auch Nachtbusverkehr gibt es in dieser Region nicht. Insgesamt also ein Angebot, welches nicht unbedingt zur Steigerung der Fahrgastzahlen führt oder als zufriedenstellend angesehen werden kann.

Weitere Zwangspunkte

Ein weiterer Zwangspunkt ist die Führung der Linie nach Ostkreuz (unten) zu den neuen Regionalbahnsteigen.

Die Strecke von Lichtenberg nach Ostkreuz ist eingleisig, so dass auch hier bei Verspätungen mit Problemen gerechnet werden muss. Schon jetzt ist bekannt, dass die Linien RB12 und RB25 von unterschiedlichen Bahnsteigen abfahren werden. Die RB12 fährt wie bisher in Ostkreuz (oben) ab, die RB25 an den neuen Regionalbahnsteigen unten.

Da auch eine dritte Linie nach Ostkreuz (unten) verlängert werden wird, die Linie RB26 aus Kostrzyn, dürfte hier der nächste Konfliktpunkt auftreten. Im Falle einer Störung könnte es sein, dass dann auch die RB25, die eigentlich in Ostkreuz (unten) abfahren soll, plötzlich ebenfalls vom oberen Bahnsteig fährt. Erschwerend kommt hinzu, dass es in Ostkreuz keine zentralen Zugzielanzeiger wie auf anderen großen Bahnhöfen gibt, so dass das Chaos vorprogrammiert ist.

Natürlich kann sich umgekehrt eine Verspätung von der Linie RB26 auch auf die Linien RB12 und RB25 übertragen. Eine derzeit und noch mehrere Jahre andauernde Baustelle an der Rhinstraße, wo die Brücken am Bahnhof Friedrichsfelde Ost ersetzt werden, wird auch noch einige Probleme bereiten, da Gleisperrungen anstehen.

Es sollte deshalb geprüft werden, ob es nicht möglich ist, die Linienkoppelung zwischen RB12 und RB25 aufzulösen und beide Linien eigenständig fahren zu lassen. So würde im Falle einer Verspätung diese auf eine Linie begrenzt bleiben und nicht, wie jetzt durch die Koppelung, auf eine weitere Linie übertragen werden. (md)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004165>.

