

i2030

Das unendliche Leid der Fahrgäste auf dem Prignitz-Express

aus SIGNAL 01/2019 (Mai 2019), Seite 19 (Artikel-Nr: 10004204)

IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Der Korridor »Prignitz-Express/Velten« gehört zu den acht Teilprojekten von i2030 (siehe SIGNAL 5-6/2018). Zielstellungen für den RE 6 sind die Taktverdichtung vom Stunden- auf einen Halbstunden-Takt und die Direkteinbindung von Hennigsdorf nach Berlin-Gesundbrunnen über Berlin-Tegel statt - wie derzeit - über Falkensee und Berlin-Spandau.

Da die Führung über Tegel wegen der Probleme am Bahnübergang Gorkistraße ([SIGNAL 5-6/2018](#), Seiten 15/16) ein eher langfristiges Projekt werden könnte, wird die Ertüchtigung der Strecke zwischen Hennigsdorf und Neuruppin für den Halbstunden-Takt prioritär untersucht, um sie als eigene Maßnahme beschleunigt umsetzen zu können.

Im Kontrast zu diesen lobenswerten ambitionierten Zukunftsplänen werden den Fahrgästen auf dem Prignitz-Express seit Jahren und auch 2019 wieder betrieblich und baulich Einschränkungen zugemutet, die nicht mehr akzeptabel sind.

Eskalation im März 2019

Unstrittig ist: Bauarbeiten sind ein wichtiger Bestandteil im Eisenbahnbetrieb, ohne die Reparatur der Strecken würde irgendwann kein Zug mehr fahren können. Aber die Fahrgäste auf dem Prignitz-Express müssen besonders leiden, aktuell wegen umfangreicher Bauarbeiten am Bahnhof Velten - da werden die Bahnsteige und Zugänge erneuert. Und wegen diverser Bauarbeiten an den Gleisen findet Schienenersatzverkehr (SEV), meistens in den Abendstunden und an Wochenenden, statt.

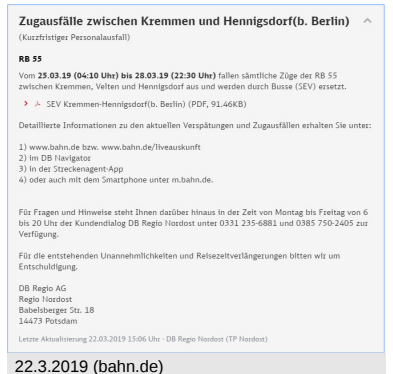
Ein »Höhepunkt« war der März 2019: Erst wurde der RE 6 zwischen Hennigsdorf und Berlin im SEV gefahren, dann verzögerten sich die Bauarbeiten. Die Folge: Am 19. März 2019 wurde die Linie RE 6 über Schönfließ (einem Bahnhof, wo keine Züge halten können) umgeleitet. Bedeutet im Klartext: Der Zug fuhr von Hennigsdorf ohne weitere Halte nach Berlin-Gesundbrunnen und lies alle planmäßigen Halte (Falkensee, Berlin-Spandau und Berlin-Jungfernheide) aus.

Als Begründung gab die DB auf Twitter an: *»Aufgrund von Unregelmäßigkeiten im Bauablauf werden die Züge der Linie RE 6 am 19.03.19 (Betriebsbeginn bis Betriebsschluss) von Hennigsdorf nach Berlin-Gesundbrunnen über Schönfließ in beiden Richtungen umgeleitet.«*

Nur kurze Zeit später kam dann die nächste Schreckensmeldung: *»Bitte beachten Sie, dass vom 20.03.19 (Betriebsbeginn) bis zum 22.03.19 (Betriebsschluss) alle Züge zwischen Hennigsdorf (b. Berlin) und Berlin-Gesundbrunnen ausfallen. Info: [#bahn #BB #BE](http://www.bahn.de/Aktuell-DBBahn)«. Hier wurde dann Busnotverkehr (außerplanmäßiger Schienenersatzverkehr) eingerichtet.*



RE6-Kreuzung in Falkensee. Diese Linie ist durch die Eingleisigkeit zwischen Hennigsdorf und Neuruppin sehr störanfällig (Foto: Florian Müller)



Die nächste Steigerung brachte dann eine Meldung am 22. März 2019: »Zugausfälle zwischen Kremmen und Hennigsdorf(b. Berlin) - Info hier: [#bahn #BB #BE #RB55](http://www.bahn.de/Aktuell-DBBahn)«

Auf der verlinkten Seite kam dann folgende Meldung: »Vom 25.03.19 (04:10 Uhr) bis 28.03.19 (22:30 Uhr) fallen sämtliche Züge der RB 55 zwischen Kremmen, Velten und Hennigsdorf aus und werden durch Busse (SEV) ersetzt.« Begründet wurde das mit kurzfristigem Personalmangel.

Hier wurden die Folgen vom langjährigen Sparwahn der DB Netz AG und dem unverhältnismäßigen Rückbau von Gleisanlagen sichtbar. Durch die infrastrukturellen Zwangspunkte kann der RE 6 die RB 55 nicht ersetzen. Er würde durch die Zusatzhalte so viel Fahrzeit verlieren, dass der gesamte Fahrplan dabei durcheinander käme und nicht mehr fahrbar wäre.

Umsteigen von SEV zu SEV

Hinzu kam eine besondere Unsitte bei der DB Regio: Wenn planmäßiger Ersatzverkehr auf unplanmäßigen Ersatzverkehr trifft, werden die Busse nicht etwa durchgebunden. Nein, die Fahrgäste müssen dann am planmäßigen Ende des SEV aus den Bussen aussteigen und in andere Busse, die dann Busnotverkehr heißen, wieder einsteigen. Hier muss dringend etwas geändert werden und eine fahrgastfreundliche Lösung gefunden werden!

Unser Vorschlag: SEV von Berlin-Spandau nach Hennigsdorf und die RE 6 ab Kremmen auf allen Bahnhöfen halten lassen. Diese endet dann in Hennigsdorf, wo die Fahrgäste notfalls auch auf die S-Bahn umsteigen könnten.

Eigentlich sollte 2019 alles besser werden. Denn das Fontane-Jahr in Neuruppin und die Landesgartenschau in Wittstock/Dosse versprechen viele zusätzliche Fahrgäste auf dem RE 6. Aber Ende März meldete die Märkische Allgemeine: »Vom 6. bis 17. Mai wird es auf der Strecke erneut Behinderungen geben, hat die Bahn schon angekündigt, nennt aber noch keine Details.«

Bei aller Wertschätzung für das Engagement der Deutschen Bahn für i2030 darf die Gegenwart nicht länger zur Zumutung werden. (md)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004204>.

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