

Berliner Fahrgastverband IGEB

Königliches Nadelöhr Wusterhausen

Ein großes Ärgernis für die Fahrgäste sind die oft zu vollen und unpünktlichen Züge der Regionalexpress-Linie 2 Wismar—Berlin—Cottbus.

Zu voll sind die Züge, weil die Besteller, also die Länder und der VBB, die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen unterschätzt hatten und weil die vier Wagen langen Triebzueinheiten der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) nicht einfach um einen fünften Wagen verlängert werden können.

Unpünktlich sind die Züge zwar auch durch den Fahrgastandrang, aber hauptsächlich durch drei Engstellen auf der Strecke: im Bahnhof Berlin-Spandau, im Bahnhof Königs Wusterhausen und durch die Eingleisigkeit der Strecke im Abschnitt Lübbenau—Cottbus. Daher ist es beim RE2 kaum möglich,

durch eine Taktverdichtung Abhilfe zu schaffen.

Möglichkeiten zur Engpassbeseitigung in Spandau werden beim Teilprojekt Berlin-Spandau—Nauen untersucht (s. SIGNAL 5-6/2018). Innerhalb dieses Teilprojektes werden derzeit die Möglichkeiten zum Aus- und Umbau des Fern-, Regional- und S-Bahnhofes Berlin-Spandau vertiefend untersucht.

Zeitdruck in Königs Wusterhausen

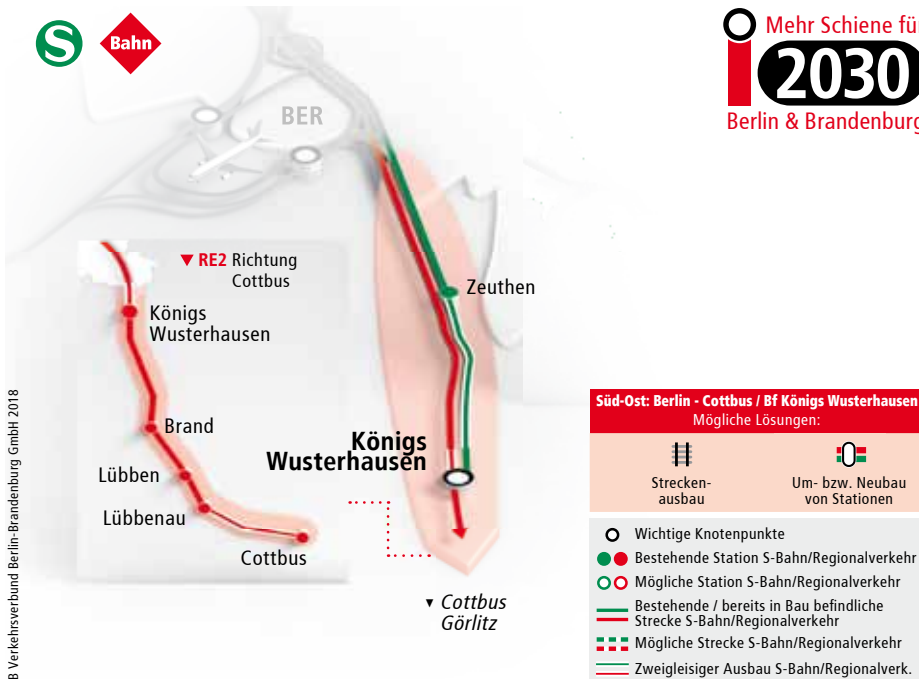
Beim Bahnhof Königs Wusterhausen sind die Gleislagen im Bahnhof sowie die ungleichmäßig verteilte Gleisnutzung problematisch. Gleis 3 wird primär von der RB 36 im Stundentakt genutzt, die hier beginnt und endet. Das Gleis 2 ist alle 20 Minuten Endstation für die S46. Soweit alles in Ordnung. Auf Gleis 1 jedoch, das

Da nur ein Gleis von der südlichen Bahnhofseinfahrt bis über den Nottekanal hinaus für den gesamten Durchgangsverkehr zur Verfügung steht, ist öfters „Warten“ angesagt, so wie hier die RB 22 (Frontlichter links zwischen den Masten) auf den verspäteten RE2 wartet, der von einem vor ihm fahrenden Güterzug ausgebremst wurde.

Foto: BfVst

in beiden Richtungen befahren wird, drängeln sich stündlich zwei RE2, zwei RB 24, eine RB 22 sowie einige Güterzüge. Künftig sollen zwei stündlich noch zwei IC-Züge hinzu kommen. Da ist es nachvollziehbar, dass für zusätzliche RE2-Fahrten kein Platz ist. Das Mitbenutzen von Gleis 3 wäre zwar möglich, würde jedoch das Kreuzen der S-Bahn auf dem nördlichen Streckenabschnitt erfordern, was schon bei Fahrten einzelner Güterzüge in den Güterbahnhof von Königs Wusterhausen für Reibereien sorgt.

Um Abhilfe zu schaffen, müsste östlich von Gleis 3 ein zusätzlicher Bahnsteig im jetzigen Gütergleisbereich errichtet werden. Dahin könnte die RB 36 umziehen, so dass für die S-Bahn Gleis 3 frei wird. Somit stünden zwei Gleise für den Fern-, Regional- sowie den durchgehenden Güterverkehr zur Verfügung; Gleis 2 in Richtung Berlin und Gleis 1 in Richtung Cottbus. In diesem Zusammenhang



Vereinbarte Untersuchungen für den Korridor Berlin—Cottbus/ Bf. Königs Wusterhausen

1. Lübbenau—Cottbus
Zweigleisiger Streckenausbau
2. Bahnhof Königs Wusterhausen
Bau eines Kehrgleises und Umbau des Nordkopfes

müsste dann natürlich auch die Brücke über den Nottekanal mindestens dreigleisig neu errichtet werden, um die zwei Fern-/Regio-Gleise unabhängig vom S-Bahn-Verkehr nutzen zu können.

Würde die S-Bahn-Strecke nach Berlin auch vollständig zweigleisig ausgebaut, so ließe sich beispielsweise die S8 von Zeuthen nach Königs Wusterhausen verlängern und/oder mit der S46 ein stabiler 10-Minuten-Takt realisieren. Das verbesserte Verkehrsangebot würde zum einen die Verkehrsnachfrage steigern, zum anderen die Regionalzüge ein Stück weit entlasten. Und Entlastung tut not, denn der VBB rechnet bis 2030 nahezu mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen aus dem Südosten.

Ein Alternativvorschlag: Der Inselbahnsteig zwischen Gleis 2 und Gleis 3 wird nach Norden verlängert und am südlichen Ende nach einer S-Bahn-Zuglänge nach Gleis 4 verbreitert. So wäre ein direktes barrierefreies Umsteigen zwischen RB36, S46 und RE2/RB22/RB24/IC gen Norden möglich. Durch leichtes Absenken des S-Bahn-Gleises (Gleis 3) könnte zudem eine einheitliche stufenfreie Bahnsteigfläche geschaffen werden (Bild rechts außen – gelber Kreis).

Doch alle großen Lösungen dauern zu lange, um das zum Dezember 2022 geplante und ausgeschriebene Angebot fahren zu können. Deshalb gibt es im Rahmen von i2030 nur eine „kleine“ Lösung.

Um das Kehren der RB22 in Königs Wusterhausen zu verbessern, wird zwischen Gleis 1 und Gleis 3 ein Kehrgleis gebaut (s. Gleisplan, Projekt 1), für das das planungsrechtliche Verfahren bereits 2019 abgeschlossen werden soll.

Für die Verdichtung des Zugangebotes zwischen Berlin und Cottbus wird der Nordkopf des Bahnhofs Königs Wusterhausen umgebaut (s. Gleisplanskizze rechts, Projekt 2). Hierfür soll nach Abschluss der Entwurfsplanung schon bald das planungsrechtliche Verfahren eingeleitet werden.

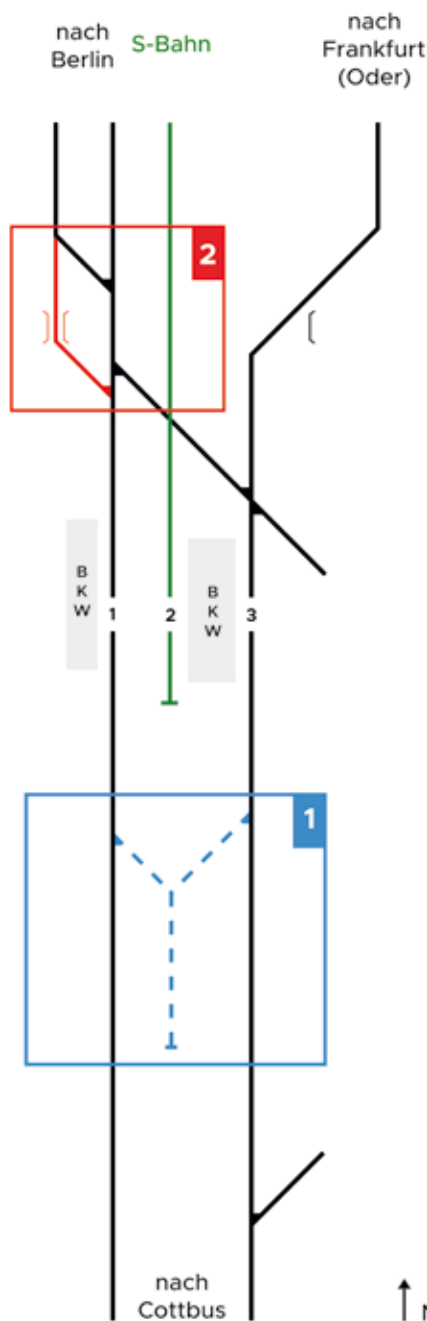
Der fortgeschrittene Stand dieser Planungen zeigt, dass i2030 in diesem Fall nicht den Anstoß gegeben, sondern die rechtzeitige Umsetzung zum Dezember 2022 befördert hat.

Durchgehende Zweigleisigkeit

Berlin—Cottbus

Die dritte Engstelle auf dem RE2, der nur eingleisige Abschnitt Lübbenau—Cottbus, ist 29 km lang. Die Vorplanung für den zweigleisigen Ausbau ist abgeschlossen. Da die Finanzierung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung gesichert ist, erfolgt derzeit das Vergabeverfahren für die Beauftragung dieser Planungsleistungen. Der Planfeststellungsbeschluss als Voraussetzung für die Bauarbeiten soll 2023 vorliegen. Danach auch den Bau zu finanzieren, sollte kein Problem sein, weil die Lausitz eini-

aus:
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 1/2019
(13. April 2019)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11



Die Umbaupläne für den Bahnhof Königs Wusterhausen sollen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 realisiert werden. Zum einen soll für die RB22 ein Kehrgleis gebaut werden (Projekt 1), zum anderen soll der Nordkopf des Bahnhofs durch ein zusätzliches Gleis im Bahnhofsvorfeld leistungsfähiger werden (Projekt 2).

Zeichnung: Bileam Tschape, Quelle: DB Netze

Rechts innen: Der aktuelle Zustand der circa 1,5 Kilometer langen Eingleisigkeit.

Rechts außen: Eine Alternative ist die Verlagerung von S46 und RB36 um ein Gleis nach Osten und die Verknüpfung an einem Bahnsteig, um ein schnelles barrierefreies Umsteigen zu ermöglichen.

(Grafiken: Vorschlag BfVst)





ge Milliarden Euro der Gelder zur Bewältigung des Strukturwandels nach dem Kohleausstieg erhält.

Erst nach Realisierung der Zweigleisigkeit kann der angestrebte Halbstundentakt Berlin—Cottbus gefahren werden. Die Streckenkapazität wird sich dann sogar mehr als nur verdoppeln, weil für Gleisabschnitte, die nur in eine Richtung genutzt werden, die Sperrzeiten wesentlich kürzer ausfallen und auch die Gleisabschnitte verdichtet werden können. Die so gewonnene Flexibilität kommt auch denjenigen Bahnhöfen zugute, die heute zum Zwecke der Fahrplanstabilität ohne Halt durchfahren werden.

Bahnhof Königs Wusterhausen

Bild oben

Gleis 1 (Regio am Hausbahnsteig) und Gleis 2 mit dem einzigen S-Bahn-Gleis des Bahnhofes sind ein Engpass. Foto: BfVst

Bild Mitte

Züge von Gleis 3 Richtung Berlin müssen das S-Bahn-Gleis kreuzen, und so behindern sich S-Bahn und Regio gegenseitig im Betriebsablauf. Foto: Florian Müller

Bild unten

Neben dem Bahnsteiggleis 3 (hier wegen einer Verspätung dispoitiv ausnahmsweise mit einer RB 21 besetzt) wäre noch Platz für einen weiteren Bahnsteig, so dass Regionalzüge und S-Bahnzüge sich nicht gegenseitig behindern müssten. Das Gleis 3 wird regelmäßig von der hier endenden Diesel-RB36 aus Frankfurt (Oder) genutzt.

Foto: Florian Müller



aus:
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 1/2019
(13. April 2019)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11

IGEB
Berliner Fahrgastverband