

Die Züge sind ständig überfüllt, oft kommen sie zu spät. Viele Pendler ärgern sich über die Regionalexpress-Linien. Die IHK hat den Fahrplan nun genauer untersucht - speziell den der RE 2. Und sie macht auch Vorschläge, wie das Chaos beseitigt werden könnte.

Er bezeichnet sein eigenes Angebot als „Katastrophe für die Fahrgäste“. Nur 36 bis 43 Prozent der Züge auf der Regionalexpress-Linie RE 2 Cottbus–Berlin–Wismar seien nach der internen Statistik pünktlich, sagte der Chef der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (Odeg), Arnulf Schuchmann, am Donnerstag. Er bestätigte damit eine am Donnerstag im Auftrag der Industrie- und Handelskammer (IHK) Cottbus veröffentlichte Studie zur Pünktlichkeit dieser Linie. Die chronischen Verspätungen seien nicht mehr hinnehmbar, begründete IHK-Hauptgeschäftsführer Wolfgang Krüger den Auftrag zur Studie. Verlassen könne man sich derzeit nur auf die Verspätung. Hauptgrund für die Verspätungen sei der vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) vorgegebene Fahrplan, bei dem es keine Reserven gebe, sagte der Nahverkehrsberater Dieter Doege, der die Studie erstellt hat. Der Fahrplan ist nach Tagesspiegel-Informationen so gestrickt, dass möglichst wenig Züge eingesetzt werden müssen. Wären die Zeiten großzügiger – etwa fürs Ein- und Aussteigen auf den Bahnhöfen –, müsste wohl ein Zug mehr eingesetzt werden. Nach Ansicht von Hans Leister vom VBB ist der Fahrplan „gut“. Die häufigen Verspätungen im Vorjahr seien die Folge des Umleitungsverkehrs nach dem Sommer-Hochwasser. In diesem Zeitraum habe Doege auch die meisten seiner Messfahrten für die Studie absolviert. Seit Dezember habe sich die Lage aber stabilisiert. Doege und Schuchmann sehen es anders.

Im Fahrplan gebe es auch Schwächen, weil er häufig Fahrten von Fern- und Regionalzügen in dichtem Abstand vorsehe, sagte Doege. Verspäte sich ein ICE, müsse auch der Regionalexpress meist warten. Hier fangen sich die Züge der RE 2 die Verspätungen auf der Hamburger Strecke ein, die sie mit ICE-Zügen – und dem Güterverkehr – teilen. Verbesserungen werde es hier zum Fahrplanwechsel 2015 geben, kündigte Leister an.

Doch es hapert auch an der Infrastruktur. So ist die Strecke 2010/2011 zwar für rund 280 Millionen Euro saniert und für Tempo 160 ausgebaut worden, doch zwischen Lübbenau und Cottbus blieb sie eingleisig. Sogar ein Kreuzungsgleis für Gegenzüge bei Kunersdorf blieb dabei auf der Strecke. Auch dieses Nadelöhr im Netz bremst die Züge regelmäßig aus. Wie der Bahnhof Königs Wusterhausen mit nur einem Gleis für den RE 2.

Mehr zum Thema

- [Schnell ins Umland: Falkensee will Option für S-Bahn](#)
- [Berlin-Hamburg im 30-Minuten-Takt: Bahn drängt Berufspendler zum Zusammenrücken](#)
- [Verkehr in Berlin und Brandenburg: Bahn soll Millionen an Länder zurückzahlen](#)
- [Pendler nach Berlin in Parkplatznot: Umsteiger sparen Zeit und Geld](#)
- [Sonderzug nach Hamburg : Fernverkehr hält wieder am Bahnhof Zoo](#)
- [Fahrplanwechsel: Die Bahn schickt mehr Züge zum Flughafen](#)

Vorschläge der Studie, den Endpunkt der RE 2 in Cottbus mit dem der RE 4 in Ludwigsfelde/Jüterbog zu tauschen, was zu kürzeren Linien führt, oder aus der RE 2 zwei Linien zu machen, die jeweils in Berlin enden, lehnen der VBB und das Brandenburger Infrastrukturministerium ab. Ein Linientausch sei kurzfristig nicht möglich, beim Aufteilen in zwei Linien würde man einen Zug mehr brauchen. Insgesamt sei die Studie aber „durchaus eine gründliche Arbeit“, urteilt der VBB.