

■ Letzte Seite

## Eisenbahn-Transitverkehr ins Bundesgebiet

aus SIGNAL 04/1981 (30. Mai 1981), Seite 12 (Artikel-Nr: 10000120)  
IGEB

**Der Zug-Anteil der Transitverkehre hat sich zwar erhöht, jedoch müsste er eigentlich höher liegen, wenn alle Verkehrsträger fair behandelt würden...**

### Vergangenheit und Betrachtungen zur Zukunft

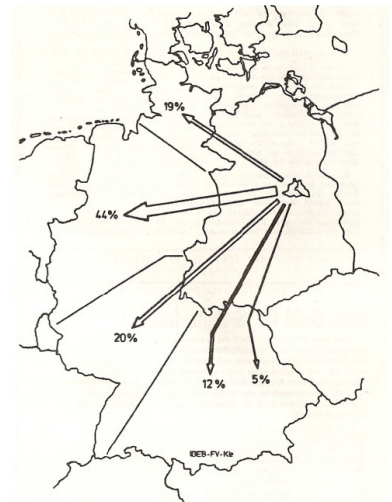
Wie aus dem abgebildeten Diagramm »Entwicklung des Personenverkehrs von und nach Berlin« nach Verkehrsträgern zu entnehmen ist, hat sich der Bahnverkehr seit dem Verkehrsabkommen mit der DDR anteilmäßig etwa verdoppelt. In den letzten Jahren ist zwar eine geringe Steigerung vorhanden, die vor allem auf die steigenden Flugpreise und Kraftstoffkosten zurückzuführen sein wird, doch muß damit gerechnet werden, daß bei gleichbleibendem Qualitäts- und Quantitätsangebot im Bahnverkehr von und nach Berlin anteilmäßig nicht wesentlich mehr Reisende auf die Bahn umsteigen werden.

Einen ähnlichen Aufschwung wie 1972-74 könnte die Bahn nur machen, wenn erhebliche Reisezeitverkürzungen und Angebotsverbesserungen vorgenommen würden. Eine wesentliche Verbesserung der Reisegeschwindigkeit bei der DR bringt nur eine Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 120 auf 160 km/h in geeigneten Streckenabschnitten. Dies erfordert aber eine Totalsanierung des Gleisbaus, und das trotz teilweise neu verlegtem 2. Gleis und zusätzlich die Elektrifizierung. Obwohl die Deutsche Reichsbahn durchaus bemüht ist, so sind ihr doch enge finanzielle und materielle Grenzen gesetzt. Da stellt sich die Frage, ob sich nicht doch eine Höchstgeschwindigkeitsstrecke auf der vorhandenen Trasse Berlin Stendal - Hannover lohnen würde. Immerhin benutzen schon jetzt 44 % der Bahnreisenden den Übergang Marienborn / Helmstedt. Hier könnte erstmals eine Bahnverbindung geschaffen werden, bei der man von wirklicher Konkurrenz zum Flugzeug und zur Straße sprechen könnte. Oder hätte man etwa Angst davor? Was steckt dahinter, daß trotz technischer Möglichkeit vor entscheidenden Verbesserungen im Bahnverkehr nach Berlin immer wieder zurückgeschreckt wird.

Vielleicht sollte man eine Fahrpreissubventionierung einführen, deren Höhe von der Langsamkeit der Berlin-Züge abhängig ist: Je langsamer die Züge fahren, desto höher ist der Bundeszuschlag!

Wirklich: Es sollte nicht einseitig der Flugverkehr subventioniert werden. Man sollte die Zahlungen als »Entfernungszuschlag zum eigentlichen Umland Berlins« verstehen. Und dies stünde den Landverkehrsmitteln Bahn und Bus genauso zu. Auch sollte man sich überlegen, ob es nicht günstiger ist, die energiesparende Eisenbahn zu fördern, als den energiefressenden Luftverkehr (der sowieso doppelt und dreifach unterstützt wird, weil er sonst unerschwinglich wäre; z.B. steuerfreies Flugzeugbenzin).

Fast 10 Jahre wird einseitig der Pkw-Verkehr verbessert und 30 Jahre wird einseitig der Flugverkehr gefördert; doch nun kommen die nächsten 20 Jahre, in der die Bahn im Mittelpunkt stehen wird.

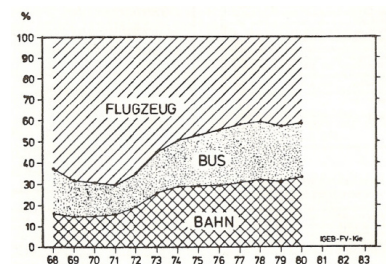


Personentransitverkehr Eisenbahn  
Aufteilung nach Übergängen 1980 - nach DB

Personentransitverkehr Eisenbahn, Aufteilung  
nach Übergängen 1980 - nach DB



D 354 NACH PARIS IM BF BERLIN-WANNSEE



Personenverkehr Berlin(W) - Bundesgebiet aufgeteilt nach  
Verkehrsträgern. Nach Angaben der DB.

Personenverkehr Berlin(W)- Bundesgebiet,  
aufgeteilt nach Verkehrsträgern. Nach Angaben  
der DB.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000120>.

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