

■ Fernverkehr

## Fahrzeitverkürzungen im Transitverkehr

aus SIGNAL 10/1989 (Dezember 1989), Seite 11 (Artikel-Nr: 10000491)  
IGEB

Zum Jahresfahrplan 1990/91 werden die Fahrzeiten im Transitverkehr von Berlin (West) nach Helmstedt - Hannover teilweise erheblich verkürzt. So soll der D 243 um 19 Minuten schneller werden, der D 345 sogar um 22 Minuten. Die IGEB begrüßt das sehr, nachdem es in den vergangenen Jahren immer neue Fahrzeitverlängerungen gab. Wie der IGEB kürzlich bekannt wurde, plant die DB außerdem, zum nächsten Fahrplanwechsel einen Zwei-Stunden-Takt nach Hannover einzurichten. Die Zustimmung der Reichsbahn scheint sicher. Damit wollen die beiden Bahnen auf den starken Rückgang der Reisendenzahlen im ersten Halbjahr 1989 reagieren.

Zur Verdichtung des jetzigen Verkehrs soll ein neues Zugpaar D 340/341 eingeführt werden. Damit wird der Zwei-Stunden-Takt erst möglich. Geplant ist weiterhin, zunächst zwei Zugpaare mit den frisch umgebauten InterRegio-Wagen fahren zu lassen, und zwar voraussichtlich D 342/343 und D 346/347. Ab 1991 sollen dann alle Züge nach Westen mit diesen Wagen verkehren.

Ein Problem sind noch die aus Polen kommenden Züge. Wie in SIGNAL 8/89 berichtet, sind diese Züge oft derart verspätet, dass es zu katastrophalen Verhältnissen im Berlin-Verkehr kommt. Hierauf sind auch die fallenden Reisendenzahlen zurückzuführen. In einem Taktverkehr sind solche Verspätungen natürlich noch weniger vertretbar als im bisherigen Verkehr. Deshalb wird das Zugpaar D 246/247 Leningrad - Warschau - Berlin - Köln in drei einzelne Züge aufgeteilt, und zwar in den D 246/247 Berlin Friedrichstraße Köln, den D248/249 Warschau - Köln (nicht über Berlin) und den D 294/295 Berlin-Lichtenberg - Leningrad ("Leningrad- Expreß"). Der Schlafwagen Leningrad - Hannover wird dann mit den Zügen D 294/295 und D 246/247 befördert. Er ist dann der einzige über Berlin (West) fahrende durchgehende Wagen in diesen Zügen. Der Bruch der durchgehenden Zugläufe in Berlin verursacht zwar neue Umsteigezwänge. Da es der polnischen Staatsbahn aber derzeit offenbar nicht möglich ist, den katastrophalen Verspätungen ein Ende zu bereiten, ist diese Lösung durchaus zu begrüßen. Nur so sind wieder halbwegs geordnete Zustände im Berlin-Verkehr in Richtung Westen zu schaffen.

Ein neues Angebot ist ein wöchentlich fahrender sowjetischer Schlafwagen von Moskau über Berlin - Gern nach Madrid und zurück. Die Fahrzeit ist allerdings nach Madrid sehr lang, da der Wagen auf südfranzösischen Bahnhöfen Aufenthalte von bis zu einem halben Tag hat.

Mit den (überfälligen) Fahrzeitverkürzungen, mit der Einführung des Zwei-Stunden-Takts, einer langjährigen IGEB-Forderung, und dem Einsatz von IR-Wagen, einem sicht- und spürbaren Komfortsprung, den der Berlin-Verkehr so dringend braucht, wird endlich angefangen, den Bahnverkehr nach Berlin (West) durchgreifend zu verbessern. Das ist alles sehr begrüßenswert, doch wünscht die IGEB, daß diesen Maßnahmen auf der Hannover-Strecke schnellstens Verbesserungen auf den anderen Strecken folgen. Schon seit Jahren überfällig sind z.B. der Verzicht auf die Halte in kleinen Orten wie Pressig- Rothenkirchen und die Schließung der Elektrifizierungslücken zwischen Camburg und Probstzella auf der Strecke nach



Häufig kommt der D 246 in Helmstedt erst nach der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit an. Deshalb wird das Zugpaar D 246/247 ab dem Jahresfahrplan 1990/91 auf drei Zugpaare aufgeteilt. (Foto: Ch. Tschepe)

Nürnberg sowie zwischen Neudietendorf und Bebra auf der Strecke nach Frankfurt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000491>.

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