

■ Aktuell

DR--Jahresfahrplan 92/93: Es gibt noch viel zu tun

aus SIGNAL 05/1992 (Juli 1992), Seite 4-7 (Artikel-Nr: 10000880)
IGEB

Es war die größte Fahrplanumstellung in der Nachkriegsgeschichte der Deutschen Reichsbahn, die der am 31. Mai 1992 in Kraft getretene Fahrplan 1992/93 mit sich brachte. Damit wurde die ostdeutsche Eisenbahn mit nunmehr 90 Zügen systematisch ins EuroCity/InterCity--Netz eingebunden. Herausragend hierbei sind die Leistungen der DR bei der Einbeziehung Berlins in dieses Qualitätszug-System. Allerdings gibt es seit dem Fahrplanwechsel auch bzw. immer noch zahlreiche Mängel, die vermeidbar gewesen wären.

Ganz oben bei den Verbesserungen rangiert die Vertaktung vom IC über den IR bis hin zum Regionalverkehr. Berlin wird tangiert von vier InterCity-Linien und sieben InterRegio-Linien. Darüber hinaus verkehren hier drei EC-Paare: «Porta Bohemica» Hamburg - Prag, «Vindobona» Berlin - Wien und «Berolina» Berlin - Warschau». Besonders zu begrüßen ist, daß die DR der IGEB- Forderung entsprochen hat, alle IC-Linien auf der Stadtbahn zu konzentrieren. Dies gelang trotz der wegen Bauarbeiten eingleisigen Abschnitte. So ist es auch zunächst hinnehmbar, daß die Züge der IC-Linie 8 (Berlin München) den Hauptbahnhof Richtung Osten verlassen.

Von 20 Regionalbahn--Linien im Berliner Raum verkehren jetzt 13 im Ein- bzw. Zweistundentakt. Hervorragend, könnte man meinen, wenn da nicht die zahlreichen Unzulänglichkeiten, ja sogar Verschlechterungen wären, die den Bahnbenutzern zum Verdruß werden. Zwar werden die Reisenden vom IC bis zur S-Bahn an Systeme gewöhnt, doch die Bahn weicht häufig eklatant von den eigenen Produktmerkmalen ab. Z.B. ist es seit je her ein ungeschriebenes System, daß auf einem Bahnhof mit D-Zug-Halt auch jede nachrangige Zuggattung (z.B. Eilzug) hält. Anders in Berlin. In Berlin-Wannsee halten EuroCity- und D-Züge, aber der mit der Umweltkarte benutzbare Eilzug Berlin - Hannover fährt in Wannsee durch. Da können dem logisch denkenden Fahrgast schon mal Pannen passieren. Ärgerlich ist auch, daß die Reichsbahndirektion Berlin bei 20 Regionallinien nicht wenigstens eine Linie bereits auf ein zukünftiges Produkt, z.B. die CityBahn, umgestellt hat, obwohl geeignete Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

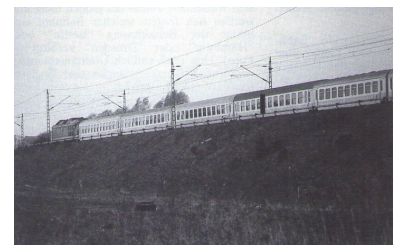
Ärgernisse beim IC-Verkehr

Eine allgemeine Attraktivitätseinbuße ist dadurch entstanden, daß sich mit der IC-Erweiterung die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme weiter verringert haben. Hinzu kommen die drastischen Preiserhöhungen für die Fahrradmitnahme.

Getreu der Historie, wonach die Reisenden Richtung Süden aufgrund der topographischen und technischen Umstände längere Reisezeiten oder Umwegfahrten in Kauf nehmen mußten, wird dies mit der Einführung des IC--Verkehrs fortgesetzt. Die IC-Züge Berlin - München fahren nicht den direkten, schnelleren und betrieblich einfacheren Weg über Halle (Saale). Vielmehr werden den Reisenden die betrieblichen Zwänge des Kopfbahnhofes in Leipzig zugemutet. Der IC knickt in Bitterfeld von der Direktroute ab und kommt in Großkorbetha bei Weißenfels wieder auf diese. Die Reisezeit verlängert sich dadurch um bis zu 20 Minuten.



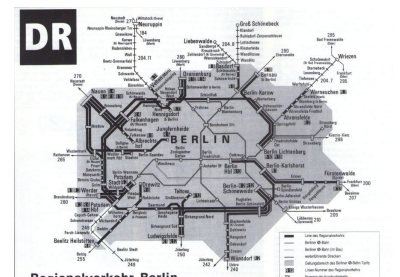
Vergammelter Wagen im R-Bahn-Einsatz (21.06.92). Anders als beim IC- und IR-Verkehr müssen Reisende im Regionalverkehr der DR oft noch in solchen Wagen fahren. (Foto: G. Radke)



Die Umwegfahrt von Berlin-Lichtenberg über den nördlichen Berliner Außenring nach Nauen dauert 45 Minuten. Doch für Reisende von Berlin nach Schwerin gibt es keine Alternative. Außerdem müssen sie eine sechsstündige Fahrplanlücke einplanen. Wer den Zug um 9.55 verpaßt hat, dem bietet die DR erst um 15.55 die nächste Reisemöglichkeit von Berlin nach Schwerin. (Foto: G. Radke)



Nur Insider wissen, daß der Städtenamen ohne Zusatz den Hauptbahnhof bezeichnet. Deshalb fordert die IGEB, auf den Zugaufschildern die korrekten Bahnhofsnamen anzugeben. (Foto: G. Radke)



Regionalverkehr Berlin
Aus der Historie heraus erklärbar, aber heute nicht mehr akzeptabel: Der Regionalverkehr Potsdam Hbf - Beelitz Stadt gehört nicht zum S-Bahn-Tarifbereich. Damit kann Beelitz Heilstätten (von Drewitz her) mit der Umweltkarte erreichbar werden, nicht aber Beelitz Stadt.



Natürlich hat die gescheiterte Landeshauptstadt Halle ihren «Trost-IC» erhalten, einen Zug der jedoch weder für Berliner, für Hallenser noch für die weiter reisenden interessant ist. Denn wegen Einhaltung des Fahrplansystems in Berlin--Schönefeld und Naumburg werden die möglichen Reisezeitvorteile dieser Verbindung nicht an den Bahnkunden weitergegeben. Von Berlin Hbf über Flughafen Berlin-Schönefeld kommend umfährt der IC «Hans Sachs» auf den Spuren der Sputnik-Züge Berlin und knickt südlich Potsdams Richtung Dessau Halle ab. In der über 100.000 Einwohner zählenden anhaltinischen Bezirkshauptstadt Dessau, der ein zustehen würde, wird durchgefahren, vermutlich, um keine «schlafenden Hunde» zu wecken. Dafür bummelt der IC auf der übrigen Route. Bei der Fahrt von Nürnberg nach Berlin wird auf dem und Wiesenbahnhof Genshagener Heide fast 10 Minuten betrieblich gehalten. Und dies alles für 6,00 DM Zuschlag! Welcher Zeitgewinn bei der Route über Halle möglich wäre, wird dadurch deutlich, daß dieser eine IC über Halle in Berlin 7 Minuten vor einem IR startet und ohne Verkehrshalt bis Halle durchfährt, dort aber erst 5 Minuten nach dem IR ankommt, der zwischen Berlin und Halle auch noch dreimal gehalten hat ...

Deshalb fordert die IGEB, die IC--Linie 8 nicht mehr über Leipzig, sondern unter Ausschöpfung aller Beschleunigungsmöglichkeiten über Halle zu führen. Berlin und Leipzig müssen nicht um jeden Preis mit einem IC verbunden werden. Zur bestehenden IR-Linie 41 Leipzig-Berlin-Stralsund könnte die Verlängerung der IR-Linie 25 München-Leipzig bis Berlin den Bedürfnissen gerecht werden.

Der vor allem den Geschäftsreisenden so angepriesene IC erfüllt auch auf der Linie 7 Hamburg - Berlin - Dresden nicht die Erwartungen. Vor 10 Uhr kann in Dresden kein Termin wahrgenommen werden, weil der erste IC erst um 8.16 Uhr Berlin in Richtung Dresden verläßt. Bei anderen IC-Linien wird der Betrieb bedeutend früher aufgenommen.

Nach der faktischen Abkoppelung Berlins von der ostbayerischen Bahnstrecke über Hof - Regensburg kommt dem IC-Knoten Nürnberg große Bedeutung zu. Das Umsteigen aus Richtung Berlin nach Passau - Wien ist jedoch in Nürnberg mit einer Wartezeit von 1 1/2 Stunden verbunden. Der Umweg wird dadurch noch länger.

Es erweist sich nach wie vor als Attraktivitätslücke für den südwestlichen Berliner Raum und als Fehlentscheidung, daß der Bahnhof Berlin--Wannsee von den InterCitys ohne Halt durchfahren wird.

Verdruß auch im IR-Verkehr

Noch nicht alle IR--Linien werden mit InterRegio--Zügen befahren, jedoch wurden die als IR--Vorläufer bereits in den Fahrplankontakt eingebunden. Leider gibt es auch hier zahlreiche Kümmernisse.

Die Züge der IR-Linie 38 Berlin - Schwerin kreisen wie ein Sputnik um Berlin. Sie kommen aus Schwerin an der «Haustür» Berlins, in Nauen, an und fahren dann im Norden 60 km um Berlin herum nach Berlin-Lichtenberg Und in der Zeit von 9.55 Uhr bis 15.55 Uhr weist diese Linie eine Fahrplanlücke auf, während der es auch mit Umsteigen nicht möglich ist, von der Bundeshauptstadt in die Landeshauptstadt zu fahren.

Die Schnellzüge der IR-Linie 31 Halberstadt - Berlin Frankfurt (Oder) halten in 20 Minuten. Anstatt entsprechend später in Halberstadt abzufahren, wird vor allem den Reisenden über Berlin hinaus ein Zeitnachteil auferlegt.

Gewachsene Bindungen ignoriert

Wenn auch durch Deutschland keine trennende Grenze mehr verläuft, so sind die langjährig entwickelten Bindungen der West-Berliner in ihr früheres Umland, das ehemalige Zonenrandgebiet (Harz, Frankenwald, Lüneburger Heide etc.) noch immer recht intensiv. Während der fränkische und der hessische Raum noch gut angebunden sind, geht der Wegfall von Direktverbindungen nach Büchen und Helmstedt (Ausnahme: zwei unattraktive Nachtverbindungen) an den Bedürfnissen vorbei. Die von der DR vorgehaltenden Bedarfsermittlungen, die sich an der Einwohnerzahl Büchens orientieren, sind unseriös, weil es sich um einen Umsteigebahnhof handelt. Hier muß umgehend Abhilfe geschaffen werden. Im Falle von Helmstedt können die angebotenen Anschlüsse von Magdeburg nicht als solche bezeichnet werden. Sicherlich ist ein IC-Halt für Helmstedt nicht vertretbar, wohl aber eine zwischengelegte Verbindung bis Braunschweig.

Fern- und Nahverkehr nicht integriert

Dürftig sind die Anschlüsse zwischen den in Oranienburg verkehrenden Fernzügen aus/ nach Norddeutschland und Skandinavien an die zur Landeshauptstadt Potsdam führende R14. Ferner fehlt der direkte Anschluß von der IR-Linie 38 nach Berlin über die R5, da die Züge der R5 jeweils 8 bis 10 Minuten vorher schon nach Berlin--Jungfernheide abefahren sind.

Vor allem im Bereich der Stadtbahn kann die heute nicht mehr in die Disposition für Fernreisen einbezogen werden. Pünktlichkeit ist eher die Ausnahme. Durch das Ausbleiben der 6. Zuggruppe nach Westen und durch das Kehren der Züge in Alexanderplatz und Friedrichstraße ist die Stadtbahn verspätungs- und stör anfällig. Auch ist es nicht hinnehmbar, daß die Fernbahnhöfe Zoo und Lichtenberg nur noch im 20--Minuten--Abstand verbunden werden und die pünktliche Erreichbarkeit der Fernzüge zum Glücksspiel wird.

Großen Nutzen für die Reisenden könnte die mit der Verlängerung von Lichtenrade nach Blankenfelde bringen, wenn dann auch die IR-Züge in Blankenfelde halten würden. Die fährt immerhin mitten durch die City-Ost. Aber auch hier steht das Desinteresse der Rbd Berlin über den Fahrgastinteressen und wird mit zweifelhaften technischen Implikationen vom Tisch gewischt.

Rückschritte und Verwirrung bei der Fahrgastinformation

Seit Jahren ist die IGEB gerade auf dem Sektor der Fahrgastinformation unermüdlich um Verbesserungen bemüht und hat hier anfänglich sehr einvernehmlich und erfolgreich mit der Rbd Berlin zusammengewirkt. Seit die Fahrplan- und Nahverkehrsabteilungen der Rbd Berlin die Zusammenarbeit mit den Fahrgastverbänden eingestellt haben, sind auch keine Fortschritte mehr erkennbar, eher Rückschritte.

Es muß das Ziel sein, die Reisenden auf dem Bahnhof so gut zu informieren, daß es entbehrlich ist, bei Direktverbindungen von und nach Berlin das unhandliche, dicke Kursbuch herumzutragen. Zur Erfüllung dieses berechtigten Bedürfnisses gehört die Aufnahme aller Informationen über die Züge im Aushangfahrplan. Darüber waren sich IGEB und Rbd Berlin bereits vor zwei Jahren einig und hatten sodann auch gemeinsam eine Optimierung der Aushänge im vergangenen Fahrplanabschnitt erreicht. Auf den Aushängen des Fernverkehrs waren alle Unterwegshalte verzeichnet, und für den Regionalverkehr gab es nur noch einen und nicht wie bislang vier Aushänge.

Im Vorlauf zum derzeitigen Fahrplan hatten sich IGEB und Rbd wieder über Verbesserungen verständigt. Die DR hat diese Ergebnisse dann aber nicht umgesetzt, sondern im Gegenteil einen Rückschritt in alte DDR-Zeiten gemacht. Die Fernbahnaushänge weisen nur noch ausgewählte Unterwegshalte aus. «Aus Platzgründen» könne man nur die «wichtigsten Bahnhöfe» in den Aushang aufnehmen. Exemplarisches Beispiel für die Unsinnigkeit solches Vorbehaltes ist die Relation nach München. Die IC-Züge fahren über Ingolstadt, die D-Züge über Augsburg, der Aushangfahrplan in Berlin zeigt u.a. Nürnberg München» an. Sind die Großstädte Augsburg und Ingolstadt keine «wichtigen Bahnhöfe»? Für den Reisenden ist «sein» Bahnhof immer der wichtigste und nicht der, den die Bahn auf den Fahrplan schreibt. Und Platzgründe dürften eigentlich nicht gegen Kundenbelange stehen. Auch die Fußnote auf den Aushangfahrplänen, die Züge ab Berlin-Schöneweide und -Karlshorst den «örtlichen Aushängen» zu entnehmen, ist eine Ohrfeige. Soll man von Spandau nach Schöneweide fahren, um zu erfahren, wann dort ein Zug nach Wittenberg fährt?

Der Potsdamer PRO BAHN-Fahrgastverband hat die Potsdamer Bahnhöfe den wohl fahrgastfreundlichsten Fahrplanaushang in Deutschland gestaltet. Er enthält alle Unterwegshalte aller Züge, und die mit der Umweltkarte benutzbaren Zugläufe sind grün gedruckt. Auf Fußleisten und Verweisungen wurde verzichtet, weil sich alle Informationen in der entsprechenden Zugspalte befinden. Nach den Vorschriften der Bahn ist dieser Fahrplan eigentlich unzulässig ...

Argerlich ist, daß die Fahrplanaushänge des Regionalverkehrs im Raum Berlin von zuletzt einem auf nun fünf, aus Kursbuchta-bellen zusammengestellte Fahrpläne ausgedehnt wurden. Abgesehen von der schwierigen Lesbarkeit wird dies dazu führen, daß die umfassende Information nicht mehr gegeben sein wird, weil die kleineren Bahnhöfe «aus Platzgründen» nur noch den sie tangierenden Plan aushängen werden.

Unzumutbar war der Erwerb der neuen Bahnkursbücher. Auf den meisten Bahnhöfen gab es erst gar keine Kursbücher. Wo es welche gab, wurde die Frage gestellt: Haben Sie vorbestellt?

Durch das an sich hervorragende «Bahn-Buch Berlin» zieht sich noch immer eine Mauer. Obwohl fast alle über den Bahnhof Zoo verkehrenden Züge auch den Hbf erreichen, wird der Bf Zoo als Ausgangsbahnhof angegeben. Verwirrung entsteht, weil auch unter Berlin Hbf Züge angegeben sind, nämlich die, die nicht über Zoo fahren. Gelungen sind die im BahnBuch eingebundenen Fahrplantabellen der R-Züge. Sie sollten unverzüglich als Faltblatt in Umlauf gegeben werden.

Zur Auslastung der IC-Züge im gesamten Zuglauf verkehren sogenannte «Bogenzüge», z.B. Berlin - Köln - Basel - Genf. Der direkte Weg würde über Frankfurt (Main) führen. Auf den Fahrplänen, Zuglaufschildern und Bahnsteiganzeigern in Berlin wird jedoch nicht darauf hingewiesen, daß dieser Zug eigentlich nur bis Koblenz fährt, weil der nächste Bahnhof in Mainz bereits kürzer und billiger über Frankfurt (Main) erreicht wird.

Bei den Zuglaufschildern hat sich endlich die lange geforderte Abschaffung von «Berlin Stadtbahn» durchgesetzt. Leider gibt es aber neue Verwirrung. Im bahninternen Gebrauch steht der Ortsname ohne Zusatz für den jeweiligen Hauptbahnhof. Die meisten Reisenden wissen das jedoch nicht und werden sich fragen, welcher Bahnhof sich hinter der Bezeichnung «Berlin» oder «Hamburg» oder «Dresden» verbirgt (s. Foto). Hier muß endlich Übereinstimmung von Bahnhofsbearbeitungen und Zuglaufschildern erreicht werden.

Vor einiger Zeit hat die IGEB vorgeschlagen, die Bahnhofsbearbeitungen in Berlin einem System anzupassen. Auf Regionalbahnhöfen und allen ersten Bahnhöfen im Stadtgebiet sollte «Berlin-» vorangestellt sein. Ahrensfelde, Staaken, Jungfernheide, Hohenschönhausen und Albrechtshof wären einige Beispiele. Diese Forderung ist unverändert aktuell.

Peinlich ist beim Berliner S-Bahn-Tarifgebiet die Aussparung der Strecke Potsdam Jüterbog (s. Abb). Das heutige Berliner S-Bahn-Tarifgebiet ist noch immer fast identisch mit dem Bereich der Reichsbahndirektion Berlin von 1925. Weshalb damals ausgerechnet diese Strecke ausgespart wurde, war nicht zu ergründen. Kurios dabei ist, daß nun ein Bahnhof in Beelitz mit der Umweltkarte und der andere nur mit der Fernfahrkarte erreichbar ist. Bei der Umgrenzung des Tarifgebietes besteht also dringender Handlungsbedarf. Insbesondere dürfen die Rbd--Grenzen nicht zum Hindernis für die Entwicklung des Regionalverkehrs im Berliner Raum werden.

Dringende Maßnahmen

Die IGEB ist stets für die kleinen Schritte zur Optimierung des Bahnverkehrs eingetreten. Die Reisenden dürfen nicht 10 und mehr Jahre hingehalten werden, bis heute diskutierte und irgendwann entschiedene Konzepte für eine Metropole Berlin realisiert werden. Es geht darum, die Reisenden jetzt auf der Bahn zu halten und jetzt neue hinzugewinnen. Deshalb bedarf es verkehrlicher Sofortmaßnahmen und kurz- bis mittelfristiger Zwischenlösungen.

Die Konzentration des gesamten InterRegio- und des internationalen Verkehrs für die Gesamtstadt auf dem im Osten Berlins gelegenen Bahnhof Lichtenberg ist nicht haltbar. Dieser Bahnhof ist von der Mehrheit der Bevölkerung nur über lange Wege erreichbar. Erhebungen der IGEB haben ergeben, daß Reisende aus den westlichen Bezirken diesen Bahnhof kaum in ihre Disposition einbeziehen. Hingegen nimmt die Akzeptanz des Hauptbahnhofs ganz allmählich zu. Die Bahnhöfe Lichtenberg und Hauptbahnhof sind fernbahnseitig nur über einen riesigen Umweg verbunden, so daß das direkte Umsteigen von den internationalen und den die in Lichtenberg verkehren, auf den am Hbf konzentrierten IC--Verkehr nicht möglich ist. Die Reisenden müssen die benutzen. Der IGEB--Vorsitzende Gerhard Curth hat deshalb am 28. März 1992 vor dem Stadtforum einen Zweistufenplan vorgetragen.

Zunächst muß auf dem Hauptbahnhof ein Nachtknollen entstehen. Alle Züge, die bisher auf dem Bahnhof Lichtenberg zwischen 22 und 6 Uhr verkehren, müssen zum Hbf durchgezogen werden. Da im Hbf im wesentlichen der IC-Tagesverkehr konzentriert ist, steht die Bahnhofshalle nachts meist leer. Der vorgeschlagenen Nutzung steht demnach nichts im Wege. Zwischen dem Hbf und Charlottenburg muß rund um die Uhr S-Bahn-Verkehr angeboten werden.

In einer zweiten Stufe soll der Wriezener Bahnhof des Hauptbahnhofs für den Personenverkehr wieder geöffnet werden. Hiermit wird ermöglicht, daß Reisende z.B. von St. Petersburg nach München oder von Wriezen nach Brandenburg ohne S-Bahn-Fahrt umsteigen können. Der Bahnhof Lichtenberg könnte dann wie bspw. Friedrichstraße als Zwischenhalt angefahren werden. Derzeit fahren einige Reisezüge bereits ohne Insassen zum Wriezener Bahnhof, um dort abgestellt zu werden. Nach der Schaffung dieses Fernbahnknotens am Hauptbahnhof kann Berlin dann der Milliarden--Pläne harren, die da irgendwann kommen sollen ...

Über die Probleme des Regionalverkehrs in der Region Berlin setzt sich die IGEB derzeit mit der DR--Zentrale auseinander und wird in einer der nächsten SIGNAL--Ausgaben das Thema vertiefen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000880>.

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