

■ Fernverkehr

Jahresfahrplan 1989/90

aus SIGNAL 02/1989 (Februar 1989), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10001079)
IGEB

Am 28. Mai 1989 tritt der neue Jahresfahrplan für den Eisenbahn-Verkehr in Kraft. Auch im Verkehr von und nach Berlin sowie beim Wechselverkehr wird sich einiges ändern. Wichtigste Verbesserung im Berlin-Verkehr ist, wie schon berichtet, die Beschleunigung der Kölner Züge zwischen Hannover und Dortmund.

Durch die Beschleunigung der Züge nach Köln gibt es aber leider auch Angebotsverschlechterungen. Neben dem in [SIGNAL 1/89](#) schon angekündigten Abhängen der Speisewagen in Hannover wird es nämlich hinter Hannover auch keinen Gepäckwagen in diesen Zügen mehr geben. Damit entfallen die Rollstuhlfahrbeförderung im D 246/247 sowie die Fahrradmitnahme, auf die gerade Berliner besonders angewiesen sind, da Ausflüge ins Umland Berlins mit dem Rad nicht gestattet sind. Auch der bisher immer übliche Hinweis auf den IC ab Hannover hilft hier nicht, da dieser keine Gepäckwagen führt.

Die übrigen Änderungen im Berlin-Verkehr sind nicht so bedeutsam. Geändert werden die Kurswagenläufe im D 344. Die Kurswagen nach Norddeich werden künftig nur noch bis Emden fahren, in der Gegenrichtung jedoch weiterhin ab Norddeich. Der beim letzten Fahrplanwechsel bis Kassel verkürzte Kurswagen wird wieder bis Frankfurt (Main) fahren.

In Gerstungen wird der unsinnige Lok-wechsel entfallen; die DR fährt mit ihren Loks auch noch das kurze Stück bis Bebra. Dadurch entfallen sieben der bisher zwölf Minuten Haltezeit in Gerstungen.

InterRegio unerreichbar

Auch im kommenden Fahrplanjahr wird für die Berliner eine Reise mit dem InterRegio kaum möglich bzw. sinnvoll sein. In Hannover werden die meisten IR-Züge nach Süden um zwei Minuten verpaßt. Nach Norden - ohnehin nur interessant nach Celle - muß sowieso zwei Stunden gewartet werden. Nur wer zusätzliches Umsteigen in Braunschweig nicht scheut, kann den InterRegio in Kreiensen oft noch erreichen. Dies ist umso bekümmertlicher, weil der IR ein wirklich gutes Angebot der DB darstellt und der Berlin-Zug-Fahrplan bereits ein Vorgriff auf den IR-Verkehr nach Berlin ist. Somit ist der verpaßte Anschluß auch noch ein "Systemanschluß". Aber auch in Frankfurt werden die Anschlüsse um vier bzw. 26 Minuten verpaßt. Und in der Gegenrichtung sieht es nicht viel besser aus: In Hannover hat der Reisende ein bis zwei Minuten "Zeit» zum Umsteigen, was natürlich nicht als passender Anschluß gezählt werden kann. Auch in Frankfurt wird der erste, allerdings von Karlsruhe und nicht von Konstanz kommende IR planmäßig um neun Minuten verpaßt. Einzig und allein in Bebra gibt es eine Anschlußverbindung an die neue IR-Linie Bebra - Duisburg. Aber in einer anderen Verbindung (mittags ab Berlin) ist auch hier ein "Nicht-Anschluß" mit einer Minute Umsteigezeit geplant.

Wechselverkehr drittklassig



Ein Gewinn für den Bahnhof Zoo: Blick aus der S-Bahn-Halle über die Fernbahnsteige zur Gedächtniskirche im Dezember 1988. Für die Klarsichtverglasung von S-Bahn- und Fernbahnhalle hatte sich die IGEB viele Jahre lang engagiert. (Foto: T. Staack)

Im Verkehr zwischen der Bundesrepublik und der DDR wird ebenfalls einiges geändert. So werden z.B. beim D 438/439 und D 1438/1439 die Zielbahnhöfe neu geordnet (einer nach Güstrow, einer nach Rostock), so daß beim D 438/439 eine Zeitersparnis von 30 Minuten nach Rostock dabei herauskommt, Einige Entlastungszüge werden künftig täglich verkehren oder auch nur öfter fahren. Im Verkehr über Wolfsburg kommt es so auch zu einer umfassenden Neuordnung der Fahrplanlagen einiger Züge. Zwischen Dresden und Stuttgart werden die Kurswagen abgeschafft und dafür ein durchgehender ganzer Zug eingesetzt, was eine Zeitersparnis von ca. einer Stunde zur Folge hat. Aber auch Negatives gibt es zu berichten. So wird der erst vor gut einem Jahr eingeführte Zug Nürnberg - Erfurt wieder gestrichen. Auch der DR-Liegewagen sowie der zur Leipziger Messe fahrende DSG-Schlafwagen im D 440/441 werden wohl gestrichen, so daß die letzten im reinen DDR-Verkehr fahrenden Schlaf- und Liegewagen fortfallen. Lediglich in den bis Polen durchfahrenden Zügen sind noch welche vorhanden. Da es auch keine grenzüberschreitenden Speisewagen, nicht mal eine Minibar gibt, verkommt der Wechselverkehr nun gänzlich zum absolut servicelosen Verkehr, sprich: den "Viehtransporten", die die IGEB schon lange kritisiert. Abhilfe ist hier jedoch nicht in Sicht: Die Bahnen sind offenbar nicht daran interessiert. Verhandlungen auf politischer Ebene drehen sich «nur» um den Berlin-Verkehr. So werden die vielen DDR-Reisenden weiterhin Reisende dritter Klasse bleiben, obwohl eine Zunahme dieses Reiseverkehrs ja politisch gewollt ist.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001079>.

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