SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Hochgeschwindigkeitsbahn erst nach 2000?

aus SIGNAL 03/1989 (März 1989), Seite 6-7 (Artikel-Nr: 10001089)

IGEB

Transitzug D 309 im Januar 1989 in Markkleeberg-Großstädteln bei Leipzig. Nachdem sich die Neubaustrecke von Berlin nach Hannover - wie von der IGEB befürchtet - verzögert, müssen jetzt endlich die überfalligen Sofortmaßnahmen zur Attraktivierung der vorhandenen Transitstrecken begonnen werden, gerade auch auf den vernachlässigten Verbindungen nach Süden. (Foto: H. Beyer)

Am 25. Februar 1989 berichtete die Berliner Zeitung Der Tagesspiegel von Verzögerungen bei den Verhandlungen über die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Berlin und Hannover. Ursache seien nach Bonner Einschätzung wirtschaftliche Probleme der DDR. Wenig später dementierte die DDR-Nachrichtenagentur ADN dies und nannte als Verursacher den neuen Leiter der Ständigen Vertretung der Bundesrepublik in Berlin (Ost), Franz Bertele. Die IGEB möchte nicht über die Schuld spekulieren; Tatsache ist jedoch, daß die Verhandlungen über die Neubaustrecke offenbar ins Stocken geraten sind und daß die Bahn so schnell, wie ursprünglich geplant - bis 1995 -, nun doch nicht fertiggestellt weden kann.

Deshalb fordert die IGEB dringender denn je, den Bahnverkehr mit Berlin (West!) schon jetzt mit Sofortmaßnahmen nachhaltig zu verbessern. Dazu gehören u. a. ein Taktverkehr nach Hamburg, Hannover und in Richtung Frankfurt sowie ein bedarfsgerechter Fahrplan auf den Südstrecken - nach Möglichkeit mit dem neuen InterRegio ab 1991, die sofortige Wiedereinführung der Versorgung in allen Tageszügen durch Speisewagen, der Anschluß Berlins an das InterCargo-Güterverkehrsnetz der Deutschen Bundesbahn und eine Verkürzung der Reisezeiten z,B. durch Anhebung der Zuggeschwindigkeiten auf den Abschnitten der Deutschen Reichsbahn, die bereits rekonstruiert wurden, durch Wegfall von Halten auf Dorfbahnhöfen wie Pressig-Rotenkirchen und durch das Ausfahren der Streckenhöchstgeschwindigkeiten mit allen Berlin-Zügen auf allen Strecken. Der Schritt von der dritten in die erste Klasse ist, wie das Stocken der Verhandlungen nun zeigt, und was die IGEB immer vorhergesagt hat, nicht aufeinmal zu machen. Deshalb fordert die IGEB nochmals eine «Politik der kleinen Schritte", die wohl realitätsbezogener ist als die Devise "Klotzen statt kleckern".

Damit nicht noch mehr Reisende von der Bahn abwandern und damit vielleicht sogar noch welche hinzukommen, muß das Angebot in Qualität wie Quantität endlich schnell verbessert werden. Außer den oben genannten Maßnahmen empfiehlt die IGEB den beiden deutschen Bahnverwaltungen nochmals nachdrücklich das im November 1987 veröffentlichte Konzept "Berlin im Takt" sowie den im vergangenen Herbst anläßlich des Beginns der Verhandlungen herausgegebenen und vom Bundesverkehrsminister immerhin zum Teil aufgegriffenen Empfehlungskatalog der IGEB. Leider sind die in beiden Studien enannten Probleme immer noch aktuell.

Wie im SIGNAL schon dargestellt wurde, sind im letzten Jahr bereits Verbesserungen im Berlin-Verkehr angekündigt worden, die dann nicht erreicht wurden. Allzu oft wurden die Berliner mit falschen Versprechen abgespeist, wie z.B. dem geplanten Einsatz von TEE-Triebzügen der Bundesbahn auf den Transitstrecken oder dem Taktfahrplan nach Hannover ab Juni 1989. Die Berliner wollen keine Ankündigungen von Verbesserungen, sondern Taten!

Es kann auch nicht angehen, daß mit großem Werbeaufwand eingeführte Verbesserungen, wie z.B. der seit ende '89 eingesetzte DSG·Servicewagen, bereits

nach kurzer Zeit ersatzlos gestrichen werden. Denn ab April ist der als Servicewagen verkehrende Gesellschaftswagen wieder vermietet. Dieser Wagen war zwar nicht das Optimum an Versorgung im Zug, aber allemal besser, als die in den von der DSG bewirtschafteten Zügen angebotene Minibar.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001089.

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