

■ Fernverkehr

Nun doch Speisewagen in allen Transitzügen?

aus SIGNAL 04/1989 (April 1989), Seite 13 (Artikel-Nr: 10001106)
IGEB

Am 7. April dieses Jahres wurde in der Berliner Morgenpost ein Interview mit dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bundesbahn, Herrn Gohlke, über die Vorstellungen der DB zum Berlin-Verkehr veröffentlicht. Herr Gohlke kündigte dabei wesentliche Verbesserungen für die nächsten Fahrplanwechsel an.

Als früheste Verbesserung kündigte er an, daß die DB ab 28. Mai (also dem kommenden Fahrplanwechsel) «alle Berliner Tagesverbindungen mit einem Service- oder Speisewagen ausstatten" wird. Skepsis ist hier natürlich geboten, da die Fahrplanverhandlungen, auf denen so etwas vereinbart schon lange vorbei sind und auch in DB-Fahrplanvorschauen keine zusätzlichen Speisewagen verzeichnet sind (außer im D348/349). Wenn auf Nachverhandlungen die Speisewagen doch noch vereinbart wurden und ab Fahrplanwechsel eingesetzt werden, ist die damit erreichte Erfüllung einer jahrelangen IGEB-Forderung natürlich sehr zu begrüßen.

Gohlke sagte ferner, daß ab 1990 die ersten InterRegio-Zugpaare im Berlin-Verkehr eingesetzt werden sollen, wegen Anlaufschwierigkeiten beim Wagenbau jedoch zunächst erst zwei nach Hannover und Köln (wahrscheinlich D346 bis 349). Spätestens 1992 soll dann nach Hannover ein richtiger 2-Stunden-Takt eingeführt werden.

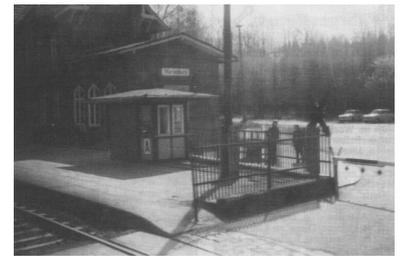
Zu der von der IGEB geforderten Befreiung der Berlin-Reisenden vom Intercity-Zuschlag (wegen der schlechten Qualität der Berlin-Züge auch auf ihrem Abschnitt im Bundesgebiet und dem ständigen Verweis der DB auf die Alternative Intercity) meinte Gohlke wörtlich: Er halte davon "nicht viel. Schließlich machen wir unser Preissystem nicht aus Jux und Dollerei. Der IC-Zuschlag ist ein Teil des Gesamtpreises. Und den wollen wir so gestalten, daß wir Kunden gewinnen, daß aber zugleich auch etwas unter dem Strich herauskommt?

Von großer Wichtigkeit ist auch das Bekenntnis zur Partnerschaft der DB mit der DR. Gohlke sagte, daß «Reichsbahn sowie Deutsche Bundesbahn im Personen- wie im Güterverkehr identische Interessen haben." In den letzten Jahren hatte man ja bei der alleinigen Favorisierung der Hannover-Strecke durch die DB eher den Eindruck einer Konkurrenz beider Bahnen. Offenbar soll sich hier eine erfreuliche Wende vollziehen, denn ein Kokurrenzkampf würde in diesem Fall auf dem Rücken der Reisenden ausgetragen.

Abschließend gab Gohlke noch die Einschätzung ab, die Verhandlungen über die Hochgeschwindigkeitsstrecke würden bis Mitte des Jahres abgeschlossen sein. Wollen wir es hoffen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001106>.

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



DDR-Grenzbahnhof Marienborn an der Strecke Berlin-Hannover, auf der schon 1990 die ersten InterRegio-Züge im Berlin-Verkehr eingesetzt werden sollen.