

■ Fernverkehr

Fahrradbeförderung zu Pfingsten problemlos

aus SIGNAL 05/1989 (Juni 1989), Seite 13 (Artikel-Nr: 10001118)
IGEB

Die Feiertage vor Beginn des Sommerfahrplans werden von vielen Berlinerinnen und Berlinern dazu benutzt, mit Bahn und Fahrrad einen Ausflug nach Westdeutschland zu machen. Besonders beliebt, weil relativ kurz, ist neben den Strecken nach Hannover und Hamburg die Route nach Kiel. Dabei war es in den letzten Jahren, insbesondere auf der Rückfahrt nach Berlin am Pfingstmontag, stets zu erheblichen Mißständen bei der Fahrradbeförderung gekommen. Der Entlastungszug aus Kiel besaß keinen Gepäckwagen, der Zug aus Hamburg hatte nur einen halben. Trotz Stapelung der Räder "wie Briketts", wie der Tagesspiegel schrieb, blieben mehr als hundert Räder, die nicht mitgenommen werden konnten, in Büchen zurück und konnten erst am nächsten Tag in Berlin abgeholt werden.

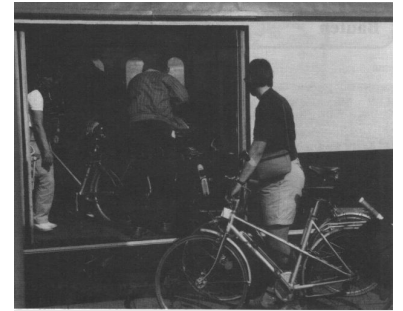
Um diesen für Kurzurlauber äußerst unattraktiven Zustand zu beenden, machte die IGEB bereits im Januar 1989 Vorschläge zur Verstärkung der Züge mit zusätzlichen Gepäckwagen. Gerichtet waren diese Vorschläge an Reichsbahn und Bundesbahn gleichermaßen. Die DB ergriff die Initiative und nannte der IGEB diejenigen Züge, bei denen eine Verstärkung (wegen der max. Wagenlänge) überhaupt möglich ist. Der revidierte IGEB-Vorschlag wurde dann modifiziert und mit der Reichsbahn abgestimmt. Insgesamt 22 Gepäckwagen wurden dieses Jahr im Feiertagsverkehr zusätzlich eingesetzt, wobei im einzelnen folgende Züge an folgenden Tagen verstärkt wurden:

D 332/ E 4044 Berlin-Kiel am 29. April, 4., 13. und 16. Mai,
336/E 4046 Berlin-Kiel am 3. und 12. Mai,
4047/D 337 Kiel-Berlin am 28. April, 1., 2., 12. und 15. Mai,
10337 Hamburg-Berlin am 7. Mai
348 Berlin-Hannover am 29. April, 4., 12., 13. und 16. Mai,
349 Hannover-Berlin am 28. April, 1., 7., 12. und 15. Mai.

Angesichts der starken Nachfrage nach Transportkapazitäten für Fahrräder in Richtung Kiel ist nun zu überlegen, ob nicht ganzjährig mindestens ein BD, also ein Sitz-/Gepäckwagen eingesetzt werden könnte. D 348 und D 349 haben bisher überhaupt keinen Gepäckwagen. Auch hier sollte zumindest ein BD vorgesehen werden.

Die zusätzlichen Packwagen trugen entscheidend dazu bei, daß der Fahrradtransport dieses Jahr in beiden Relationen problemlos verlief. Das bisher übliche Chaos zu den Feiertagen blieb aus. Mancher Reisende wird gar nicht bemerkt haben, daß z.B. auf dem Abschnitt Büchen-Berlin am Pfingstmontag das fünffache Angebot an Gepäckwagen gegenüber der normalen Zugbildung eingesetzt wurde! Auch der Entlastungszug D 10337 hatte am 15.5 nämlich einen, allerdings schon vorher vereinbarten, Gepäckwagen.

Bundesbahn und Reichsbahn haben mit diesen Maßnahmen bewiesen, daß sie gewillt und in der Lage sind, auf erkannte Mißstände einzugehen und -in enger Zusammenarbeit mit der IGEB als Fahrgastvertretung- Probleme zur vollsten



Fahrradverladung im Bahnhof Hamburg-Altona in den D 337 nach Berlin am Pfingstmontag- Auf Initiative der IGEB hatten DB und DR zusätzlich Gepäckwagen eingesetzt, so daß die Fahrradbeförderung im Gegensatz zu den letzten Jahren problemlos funktionierte. (Foto: M. Heide)

Zufriedenheit der Reisenden zu lösen. Diese Art der Zusammenarbeit zwischen Bahnverwaltungen und Fahrgastverband kann als zukunftsweisend und beispielhaft, auch für Nahverkehrsbetriebe wie die BVG, bezeichnet werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001118>.

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