SIGNALARCHIV.DE

Fernverkehr

Erhebliche Verspätungen im Eisenbahnverkehr

aus SIGNAL 08/1989 (September 1989), Seite 17-18 (Artikel-Nr: 10001183)

IGEB

Zugzielanzeiger im Bahnhof Berlin Zoologischer Garten. Verspätungen gehören seit einiger Zeit leider zum Alltag der Bahn. Die Reisenden können noch froh sein, wenn es - wie hier - nur 20 Minuten sind. (Foto: M. Kempf)

Angesichts der derzeit ohnehin sehr langen Reisezeiten im Eisenbahn·Transitverkehr zwischen Berlin und West-deutschland, die im wesentlichen durch die umfangreichen Gleisbauarbeiten in der DDR verursacht werden, kommt der Pünktlichkeit eine umso wichtigere Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels Eisenbahn zu. Verspätungen können den Reisenden die Fahrt verleiden und sie beim nächsten Mal zur Benutzung eines anderen Verkehrsmittels veranlassen - dies insbesondere dann, wenn der Anschlußzug verpaßt wurde und eine mehrstündige Reisezeitverlängerung hinzunehmen ist. Ein besonderes Ärgernis stellen dabei die Verspätungen dar, die nicht erst nach längerer Fahrt, sondern bereits am Abgangsort des Zuges entstehen. Da dies in Berlin in den letzten Wochen immer häufiger auftrat, beobachtete die IGEB eine zeitlang stichprobenartig verschiedene Transitzüge und ihre Verspätungen am Bahnhof Zoo, wobei bis zu 5 Minuten Verspätung noch als pünktlich gelten.

So gab es folgende Verspätungen bei der Abfahrt im Bahnhof Zoo: Beim D 246 (Warschau - Köln) waren 39% der beobachteten Züge verspätet, maximal bis zu 35 Minuten. Nur der geringste Teil (10 von 52 Zügen) führte auch die planmäßige Wagengruppe aus Polen mit sich. Der D 309 (Berlin - Regensburg - München) war zu 28% verspätet (bis zu 35 Minuten), der D 344 (nach Hoek van Holland) zu 88%, der D 346 (nach Köln) zu 89% (mit Verspätungen teilweise über zwei Stunden, da dieser Zug - unplanmäßig - meist die polnische Wagengruppe aus dem D 246 mitführte) und der D 301 (Berlin - Nürnberg - München) zu 86%. Betrachtet man die Verspätungen genauer, schneidet mit dem D 346 ausgerechnet der Zug am schlechtesten ab, der hinsichtlich Fahrplanlage und Wagenmaterial (DB-Intercity-Waagen und Speisewagen bis Köln) das wo attraktivste Angebot in der Relation Berlin - Köln darstellt. Der häufigste Grund ist bei diesem Zug die fast ständige Nachführung der verspäteten Wagengruppe von Warschau aus dem D 246. Ihre Umstellung bzw. ihr Erwarten am Berliner Hauptbahnhof nimmt soviel Zeit in Anspruch, daß eine pünktliche Abfahrt am Bahnhof Zoo bei der dortigen kurzen Aufenthaltszeit von 10 Minuten fast ausgeschlossen ist. Hinzu kommt, daß in Hannover die Wagenreihung so durcheinander gewürfelt ist, daß nur durch vermehrtes Rangieren die Wagen ausgesondert werden können, die nicht die vorgesehenen 200 km/h fahren können. Das kostet wiederum Zeit. Außerdem ist der nur 16 Minuten vor dem D 346 im Bahnhof Zoo erwartete D 1319 vom Bahnhof Lichtenberg (Kurswagen aus Skandinavien) auch verspätungsanfällig und behindert so oft den D 346 an seiner pünktlichen Abfahrt. Ein anderes Problem ist die knapp bemessene Wendezeit der Zuglok des D 346, die mit dem auch manchmal verspäteten D 245 kommt. So kam es am 28. Juli zu der Situation, daß nach verspätetem D 245 der D 346 den Bahnhof Zoo zu dem Zeitpunkt verließ, als er eigentlich planmäßig am Einfahrtsignal in Helmstedt sein sollte!

Im Vergleich zum D 346 ist D 246 als relativ pünktlich zu bezeichnen, dies aber auch nur deshalb, weil er seine schon erwähnte Wagengruppe aus Polen und ihre Probleme dem D 346 fast planmäßig überläßt. Aber an jenen Tagen, an denen die Wagengruppe relativ pünktlich eintraf und so doch, vom D 246 mitgeführt wurde, so daß dieser allerdings dann meist etwas verspätet fuhr, wirkte sich das fast immer auf den

folgenden D 309 aus.

Aber auch der D 344 erweist sich als verspätungsanfällig. Als Problem vermutet die IGEB hier eine zu knapp bemessene Lokwendezeit, die zuvor den amerikanischen Militärzug nach Lichterfelde West zieht und dann oft dem Leerzug Lrv 1319 vom Bahnhof Zoo nach Rummelsburg angehängt wird. Die Verspätungen des D 301 basieren auf einer verspäteten Ankunft des D 1321 (Skandinavienzug). Der Abstand beider Züge ist zu gering bemessen.

Insgesamt ist aber festzustellen, daß die mangelnde Kapazität der Stadtbahn mit ihrem Grenzbahnhof Friedrichstraße und dem eingleisigen Abschnitt Friedrichstraße - Alexanderplatz für viele Verspätungen mitverantwortlich ist, zumindest für Folgeverspätungen, Linderung dieses Problems verspricht die Verlegung der Grenzkontrolle in den fahrenden Zug zwischen Friedrichstraße und Hauptbahnhof, zumindest teilweise. Auch der Bau des von der IGEB geforderten Abstellbahnhofs auf dem Hamburg und Lehrter Bahnhof würde die Engpässe Bahnhof Friedrichstraße und Alexanderplatz beseitigen. Eine besondere Aktualität gewinnt dieses Thema angesichts der Tatsache, daß dieses Areal, ebenso wie der Moabiter Werder, Gegenstand intensiver Diskussionen hinsichtlich der zukünftigen Nutzung sind (s. SIGNAL 6/89). Doch wenn der neue Senat seine Ankündigungen zur Eisenbahnpolitik ernstgemeint hat, muß die Stadtplanung den Abstellbahnhof in Moabit berücksichtigen. Die gegenwärtigen Zustände zeigen dies mehr als deutlich.

Eine andere sinnvolle Maßnahme wäre die Trennun der von Polen nach Köln durchgehenden Züge in Berlin. IGEB-Vorschlag: Den Ost-West-Expreß als durchgehenden Nachtzug belassen, den eine halbe Stunde früher fahrenden D 244/245 in Berlin in einen (pünktlichen) Ost- und West-Teil trennen. Die bisher durchgehenden Wagen in diesem Zug fahren mit dem Ost-West-Expreß. Ebenso getrennt werden muß der schon oben erwähnte D 246/247, da dieser ebenfalls große Verspätungen und Unregelmäßigkeiten aus Polen nach Berlin bringt. Relativ pünktlich fährt noch der D 242/243, der deshalb als durchgehender Zug belassen werden kann.

Weitere kurzfristige Lösungen können helfen, das Broblem zu lindern. Dazu gehören die Änderung des Lokumlaufplans und die verbesserte Laufüberwachuntg der Züge, damit auf Verspätungen frühzeitiger durch planmäßige Abahrt des in Berlin beginnenden Zugteils reagiert werden kann.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001183.

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