

■ Fernverkehr

## InterRegio in Berlin

aus SIGNAL 05/1990 (Juli 1990), Seite 10 (Artikel-Nr: 10001254)  
IGEB

Seit dem Fahrplanwechsel der europäischen Bahnen am 27. Mai fährt er nun regelmäßig zwischen Köln und Berlin: der InterRegio. Dieser für die Deutsche Bundesbahn gebaute Zug soll bei der DB nach und nach die D-Züge ablösen. Durch seinen Einsatz im Berlin-Verkehr wurde hier endlich der seit Jahren von der IGEB geforderte Komfortsprung geschafft. Der erste aus Köln kommende Zug wurde am Bahnhof Zoo mit Musik und Pressekonferenz feierlich empfangen.

Im Rahmen der Pressekonferenz stellten der stellvertretende Präsident der Reichsbahndirektion Berlin, Möller, und der Leiter der DB-Verwaltungsstelle Berlin, Siegert, zusammen mit Verkehrssenator Wagner das neue Zugkonzept vor. Zunächst fahren drei Zugpaare nach Köln mit IR-Wagen, der Rest mit herkömmlichen Wagen. Zwischen Berlin und Hannover gibt es nun einen ungefähren Zwei-Stunden-Takt. Doch neben der natürlich überwiegenden Freude über das neue Zugangebot gab es auch deutliche Kritikpunkte.

So protestierten Rollstuhlfahrer gegen die ungenügende Behinderteneignung des Servicewagens. Insbesondere der Einstieg in die Wagen macht Probleme. Abhilfe könnte hier eine einfache Rampe schaffen, ähnlich wie sie auf Ost-Berliner S-Bahnhöfen zu finden ist. Diese wird einfach zwischen Bahnsteig und Wagenboden angelegt. Aber auch die teilweise unzureichenden Platzverhältnisse im Wageninnern veranlaßten die Rollstuhlfahrer dazu, den Einsatz des kombinierten Sitz-/Gepäckwagens der DR mit Behindertenabteil zu fordern. Sinnvoll wäre der Einsatz dieses Wagens auch für den Fahrradtransport, der ansonsten im IR mangels Gepäckabteil wegfällt. Eine Lösung des Problems ist jedoch in Sicht: der IR-Wagenhersteller PFA in Weiden hat geeignete Abteile konstruiert, nur hat die DB die entsprechenden Wagen noch nicht bestellt. Der Berliner DB-Chef Siegert hat deshalb der IGEB zugesagt, dem bei den zuständigen DB-Stellen in Frankfurt nachzugehen.

Ein weiteres Manko ist das für lange Strecken unzureichende Speisenangebot im Bistro-Cafe, das sowohl von Verkehrssenator Wagner als auch von der IGEB kritisiert wurde. Im Bistro-Cafe wird nur ein Imbiß angeboten, jedoch keine volle Mahlzeit - ideal nur für mittellange Strecken, nicht jedoch als einzige Versorgung für Langstreckenfahrten. Deshalb versicherte DB-Chef Siegert, sich bei der DSG, die den Wagen bewirtschaftet, für ein breiteres Angebot einzusetzen. Siegert hatte sich auch in der Vergangenheit schon erfolgreich für eine Verbesserung der Versorgungssituation im Berlin-Verkehr eingesetzt (er ist der «Vater» der Service-Wagen) und dafür den Berliner Schienenverkehrs-Preis 1989 erhalten.

Ein weiterer Minuspunkt sind die Zuglaufschilder. Ein Zugpaar fährt nämlich nur bis und ab Bahnhof Zoo, auf den Zuglaufschildern ist aber weiterhin «Berlin Stadtbahn» als Ziel angegeben. Nur zur Ausschmückung der Pressekonferenz hatte die DR Schilder mit «Berlin Zoolog. Garten» gefertigt. Sie gaben die richtige Information, nämlich den tatsächlichen Endbahnhof des Zuges an.



(Foto: Th. Billik)



Ende Mai: Der InterRegio erreicht den Bf. Zoo, allerdings ohne Bistro-Wagen, da die DR-Loks der BR 132 nicht für dessen Stromversorgung ausreichen. Anfang Juni: Der InterRegio verläßt den Bf. Zoo mit zwei DB-Loks der BR 218 und Bistro-Wagen. Kooperation als Symbol für ein neues Bahnzeitalter? (Foto: Th. Billik)

Der IR ist also in puncto Fahrradbeförderung, Rollstuhlfahreignung, Versorgung und Reisendeninformation noch verbesserungsbedürftig. Alles in allem bringt er aber den erhofften Komfortsprung. Allerdings muß noch abgewartet werden, ob die relativ kurzen Züge die hohen Reisendenzahlen im Berlin-Verkehr verkraften und ob beide deutsche Bahnen flexibel genug auf zu hohe Besetzungsgrade reagieren.

Die Erfahrungen mit dem IR zeigten in der ersten Betriebswoche dann, daß auch die eigens für den Einsatz vor IR-Zügen hergerichtete «Taiga-Trommel" (BR 132 der Reichsbahn) doch nicht für die Energieversorgung des Bistro-Cafes ausreicht. Zunächst wurden daher die Züge teilweise ohne Bistro-Cafe eingesetzt, später mit 132er-Doppeltraktion. Als auch dies nicht zu befriedigenden Ergebnissen führte, fuhren einige Züge erstmals mit DB-Loks bis nach Berlin. Eingesetzt wurden je zwei Loks der Baureihe 218. Was vor einem Jahr noch als "technisch nicht machbar» bezeichnet wurde, ist nun binnen weniger Tage wahr geworden. Der unbürokratische Einsatz der Bundesbahn-Loks nach Berlin zeigte, daß beide deutsche Bahnen endlich bereit sind, auch «unkonventionelle» Lösungen anzustreben - zum Wohle der Reisenden. Jetzt endlich ist ein wirkliches Engagement der Bahnen auch für den Berlin-Verkehr erkennbar, worüber die Berliner Grund zur Freude haben, auch wenn der Einsatz von DB-Loks für den Reisenden, der im Zug sitzt, nicht merkbar ist und eigentlich nichts besonderes darstellt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001254>.

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