SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Eisenbahnstadt Berlin: West-Berlin wieder dabei

aus SIGNAL 01/1991 (Februar 1991), Seite 6-7 (Artikel-Nr: 10001321)

IGEB

Erfurt. Während viele Städte von Berlin aus bald besser erreichbar sind, entfallen umsteigefreie Direktverbindungen in die thüringische Landeshauptstadt. Um die Fahrgäste nicht doppelt zu bestrafen, fordert die IGEB, daß er Umweg über Leipzig wenigstens nicht mehr kostet, als die fahrt über Halle. (Foto: G. Radke)

Mit dem kommenden Fahrplanwechsel am 2. Juni 1991 gibt es nicht nur durchgreifende Änderungen beim Verkehr zwischen DB und DR (vgl. SIGNAL 10/90), sondern auch beim Verkehr innerhalb des Reichsbahn-Netzes. Berlin ist davon besonders betroffen, da erstmals seit 30 Jahren die Zugläufe nach Vernunftskriterien - und nicht nach politischen - festgelegt wurden. Züge, die von oder nach Richtung Westen fahren, werden nicht mehr um das westliche Berlin herumfahren, sondern über die Stadtbahn geführt. Dadurch entfallen erhebliche Umwege - man könnte den Fahrplanwechsel als Wiedervereinigung im Berliner Eisenbahnverkehr bezeichnen.

Mit dem Fahrplanwechsel wird das Zugangebot neu gegliedert. Zum einen entfallen die Städte-Expreß-Züge - sie werden teilweise aber durch D-Züge ersetzt, zum anderen entfallen zahlreiche saisonale Züge, die ursprünglich für den FDGB-Ferienverkehr eingerichtet wurden. Besonders in den Sommermonaten wird dadurch das Angebot geschmälert, insgesamt aber übersichtlicher.

Zahlreiche DR-Binnenverkehrszüge werden bis in die alten Bundesländer verlängert. So müssen z.B. Fahrgäste, die von Berlin nach Jena oder Saalfeld wollen, künftig Züge in Richtung Nürnberg besteigen, die über die Stadtbahn verkehren - abgesehen von einem in Saalfeld endenden D-Zug ab Berlin-Lichtenberg. In Richtung Erfurt wirkt sich der Wegfall der Expreß-Zügze aus, die nur teilweise ersetzt werden. Zahlreiche Verbindungen werden durch Umsteigen in Leipzig erreicht. Die IGEB schlägt daher vor, Fahrkarten von Berlin Richtung Erfurt über Leipzig oder über Halle tariflich gleichzustellen. Ansonsten würden die Reisenden, die den Umweg über Leipzig hinnehmen müssen und damit ca. eine halbe Stunde länger unterwegs sind, doppelt bestraft.

Für die Eilzüge von und nach Aschersleben über Dessau bleibt alles beim alten - sie fahren immer noch ab Schöneweide über den Außenring und haben in Michendorf bzw. Seddin einen langwierigen Aufenthalt für den Lokwechsel. Unverständlich bleibt, weshalb diese drei Zugpaare nicht über Berlin-Wannsee bis zum Bahnhof Charlottenburg, besser noch bis zum Hauptbahnhof geführt werden. Für zahlreiche Reisende würde ein solcher Zuglauf erhebliche Zeitersparnisse bringen. Besserung zumindest für Reisende von oder nach Dessau bringen jedoch die Nürnberger Züge; sie halten bis auf D300 und D307, die ohne Halt über Treuenbrietzen und Wittenberg fahren, auch in Dessau, so daß vier Züge täglich je Richtung zur Verfügung stehen.

Richtung Magdeburg wird das Zugangebot durch zwei Richtung Köln und Frankfurt (Main) führende und im Zwei-Stunden-Takt betriebene InterCity-Linien erheblich verbessert. Diese Züge halten jedoch zwischen Berlin und Magdeburg nur in Potsdam. Vier Zugpaare Frankfurt (Oder) - Berlin - Halberstadt, eines Berlin - Wernigerode und eines Berlin - Magdeburg, bedienen die Unterwegsbahnhöfe Brandenburg, Genthin und Burg. Ein Nachtzug (FD1641) Halberstadt - Berlin - Binz ist für die- jenigen, die in Magdeburg bis in den späten Abend ausharren, zur Rückkehr nach Berlin geeignet. Alle diese Züge fahren über die Stadtbahn und halten

in Potsdam Stadt, Wannsee, Zoo, Friedrichstraße und Hauptbahnhof.

Die Eilzüge nach Stendal fallen vollständig weg. Sie werden durch zwei D-Zugpaare Berlin - Hannover - Amsterdam ersetzt, die in Stendal und Rathenow halten werden, nicht aber in Wustermark. Beide Paare werden über Spandau geführt. Ein Eilzugpaar Berlin - Stendal - Hannover und zurück wird über die Stadtbahn, Potsdam Stadt und den Außenring fahren und auch in Wustermark und Schönhausen Halte einlegen. Neu auf dieser Strecke ist auch der Schnellzug Görlitz - Köln und zurück, der weiterhin über Potsdam Hbf und Flughafen Schönefeld um Berlin herum fährt, bisher aber über Magdeburg verkehrte.

Die Verbindungen Berlin - Schwerin und zurück werden zukünftig besser über den Tag verteilt. Zukünftig wird es vier Schnellzugpaare geben, von denen zwei weiter bis Kiel, eines bis Lübeck fahren werden. Der nächtliche Eilzug 538 wird künftig nicht mehr in Glöwen und Bad Wilsnack halten, dadurch etwas schneller und in einen D-Zug umgwidmet.

In Richtung Rostock werden einige Züge gestrichen. owohl die Städte-Expreß-Züge, als auch die saisonalen, nur im Sommer fahrenden Züge und auch der bisher in Potsdam oder Oranienburg erreichbare Zug München - Rostock und zurück werden wegfallen. Der "Neptun" wurde in seiner zeitlichen Lage verschoben, da er künftig von Prag kommt und bis Kopenhagen durchfährt. Dafür fallt der «Progreß" weg. Das Zugangebot zwischen Rostock und Berlin muß zwar als über den Tag verteilt bezeichnet werden, insgesamt aber doch als unzureichend. Will die DR in dieser Relation gegenüber dem Autoverkehr mit seiner gut ausgebauten Autobahn konkurrenzfähig werden, muß das Angebot erweitert werden. «Vormittagslöcher" sind zu beseitigen und Spätverbindungen zu schaffen.

Am Zugangebot zwischen Berlin und Stralsund ändert sich nichts Wesentliches, In den meisten Zügen bleiben die Fahrplanlagen gleich. Ein neues Zugpaar verkehrt zwischen Berlin und Neubrandenburg. Neu sind lediglich die Zugnummem und die Weiterführungen einzelner Züge Richtung Malmö und Richtung Süden. Wegfallen werden jedoch die Tageszüge, die bisher das Angebot lediglich an einzelnen Wochentagen ergänzt haben.

Ganzlich neu ist das Fernverkehrsangebot nach Frankfurt (O). Neben den Richtung Polen fahrenden Zügen, die jetzt auch zum Aussteigen bzw. - auf der Fahrt nach Berlin - zum Einsteigen freigegeben wurden, finden sich als zusätzliches Angebot vier Zugpaare, die von Halberstadt über die Stadtbahn kommen bzw. dorthin fahren. Diese Züge halten alle auch in Fürstenwalde.

Beim Zugverkehr in Richtung Cottbus - Görlitz gibt es wie in Richtung Stralsund nur wenige Neuerungen. So wird ein Eilzugpaar künftig statt nach Berlin nach Potsdam Hbf geführt, Außerdem fahren sämtliche Eilzüge dieser Strecke künftig täglich, vom E1682/1685 abgesehen, der nur montags bis freitags fährt.

In Richtung Dresden - Prag und Chemnitz wird das Zugangebot einschließlich des internationalen Verkehrs neu geordnet. Zwischen Wien und Berlin wird es ein neues Nachtzugpaar "Sanssouci" geben, das die bisherigen Kurswagen ablöst. Aber auch viele weitere Änderungen wird es geben, die zur Folge haben, daß die Züge besser

über den Tag verteilt sind. Geplant ist auch eine Aus- bzw. Zustiegsmöglichkeit in Bad Schandau, nachdem der Bundesgrenzschutz nicht mehr auf den Ausschluß des Binnenverkehrs zwischen Dresden und Bad Schandau pocht. Die Situation würde dann der in Deutschland üblichen Praxis angeglichen, wie sie z.B. zwischen Freiburg und Basel herrscht, wo die Züge selbstverständlich überall bestiegen und verlassen werden dürfen. Richtung Chemnitz wird sogar fast ein Dreistunden-Takt geschaffen; lediglich ein Zugpaar müßte eine Stunde später gelegt werden, damit ein echter Takt entsteht. Aber auch von Dresden nach Berlin werden erste Ansätze eines Taktverkehrs erkennbar. Zwar wird noch kein echter Takt angeboten werden, doch ist geplant, die Züge immer zur gleichen Minute in Dresden abfahren zu lassen - eindeutig eine Vorbereitung auf einen künftigen Taktverkehr. In dieser Hinsicht ist die Reichsbahndirektion Dresden übrigens Vorreiter bei der DR - auch auf anderen Strecken und im Nahverkehr.

Auch in Richtung Leipzig müssen sich die Berliner Fahrgäste umgewöhnen: Oftmals muß man in Züge Richtung Regensburg - München einsteigen, um Leipzig zu erreichen. Doch obwohl mit der Neuordnung des Angebotes auf dieser wichtigen, wenn nicht der wichtigsten DR-Strecke, eine Chance zur nachhaltigen Verbesserung des Angebots bestanden hätte, ist zu bestimmten Zeiten das Angebot immer noch dürftig angesichts der Bedeutun der Strecke. Damit die DR auf dieser Strecke zum Auto konkurrenzfähiger wird, muß schnellstmöglich ein zumindest annähernder Taktfahrplan eingerichtet werden, der mindestens Stündlich einen Zug vorsieht. Außerdem ist es erforderlich, in Leipzig bessere Anschlüsse von den Berlin-Zügen auf weiterführende Züge Richtung Plauen und Erfurt zu schaffen. Die Übergangszeiten liegen teilweise bei zwei bis zehn Minuten - auch in der Gegenrichtung -, so daß bei der weiträumigen Bahnhofsanlage des Leipziger Hauptbahnhofs und eventuellen Verspätungen des ankommenden Zugs ein Anschluß nicht gegeben ist. Würden diese Anschlüsse hergestellt, gäbe es beispielweise in Richtung Plauen drei attraktive Verbindungen mehr am Tag, was eindeutig zusätzliche Kunden anlocken könnte.

Insgesamt gesehen bringt der neue DR-Binnenfahrplan zahlreiche Verbesserungen; vor allem wird das Angebot durchschaubarer, da die meisten Züge künftig täglich fahren werden und die überflüssige Zuggattung Städte-Expreß wegfällt. Auf einigen Strecken werden zudem die vorher kurz nacheinander fahrenden Züge besser über den Tag verteilt. Manche Anschlußverbindung blieb dabei aber leider auf der Strecke, insbesondere im wichtigen Umsteigeknoten Leipzig. Zu hoffen bleibt jedoch, daß sich die DR zum Jahresfahrplan 1992/93 zu einem Taktfahrplan im Fernverkehr durchringen kann, an den dann auch ein attraktives Nahverkehrsangebot angeknüpft werden kann.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001321.

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