

■ Fernverkehr

## Vorschläge zu Verbesserungen im Fernverkehr

aus SIGNAL 02-03/1999 (April/Mai 1999), Seite 25-26 (Artikel-Nr: 10001747)  
IGEB, Abteilung Fernverkehr

**Eine Umsetzung der Vorschläge zum Jahresfahrplan 1999/2000 vorgenommen werden. Berücksichtigt sind ausschließlich Maßnahmen für den Raum Berlin/Brandenburg.**

### **Führung aller InterRegio-Züge (IR) über die Stadtbahn**

Der Bf Lichtenberg, der bislang als »Ersatz"-IR-Bahnhof genutzt wird, ist nur für Teile der Berliner Bevölkerung ausreichend gut erreichbar, so daß bei Realisierung obiger Maßnahme das IR-Zugsystem insgesamt eine Aufwertung erfahren würde. Außerdem ergeben sich verbesserte Umsteigebeziehungen zum übrigen Fernverkehrsangebot und zum Regionalverkehr.

### **Fernverkehrs-Systemhalt Friedrichstraße**

Züge, deren Länge es zuläßt, sollten im Bf Friedrichstraße halten (bis zur Inbetriebnahme des Lehrter Zentralbahnhofes). Der Bf Friedrichstraße ist optimal durch den ÖPNV erschlossen. Ein Halt von Fernverkehrszügen reduziert für viele Reisende die Zahl der notwendigen Umsteigevorgänge in der Stadt. Außerdem könnte der Bf Zoologischer Garten entlastet werden.

### **Berlin -- Hamburg/Lübeck/Kiel**

IC-Verkehrshalt in Nauen. Zumindest Tagesrand-IC-Züge sollten einen Verkehrshalt bekommen. Umwegfahrten könnten reduziert werden.

IR-Direktverbindungen Berlin -- Kiel/Wismar. Zur umsteigefreien Anbindung Berlins an die Urlaubsgebiete Ostsee und Holsteinische Schweiz sollten neben Direktverbindungen Berlin -- Ludwigslust -- Schwerin -- Wismar Flügelzüge im Abschnitt Ludwigslust -- Buchen -- Lübeck -- Kiel eingeführt werden.

### **Uelzen -- Stendal**

(Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 3) Nach Inbetriebnahme dieses Lückenschlusses sollten neue IR-Direktverbindungen in der Relation Berlin -- Stendal -- Uelzen -- Bremen -- Cuxhaven geschaffen werden. Die Bahn würde für Reisen in die Lüneburger Heide und an die Nordsee deutlich attraktiver werden.

### **Berlin -- Stendal -- Wolfsburg -- Hannover (Neubaustrecke)**

Stündlicher ICE-Systemhalt in Spandau. Spandau sollte für die ICE-Linien 6 und 10 stündlich Systemhalt werden. Im Einzugsbereich des Bahnhofs leben und arbeiten mehrere hunderttausend potentielle Fahrgäste. Die Anbindung mit S-, U- und Regionalbahn und zahlreichen Buslinien ist hervorragend. Ein alle zwei Stunden erforderliches Zurückfahren vom Bf Zoologischer Garten ist nicht einzusehen.



Bahnhof Berlin-Friedrichstraße: auch für bestimmte Züge des Fernverkehrs wären dort ausreichend lange Bahnsteigkanten vorhanden. (Foto: Christian Schultz)



InterRegio nach Görlitz. Attraktiver wäre eine Verbindung in Urlaubsgebiete, z.B. in das Riesengebirge. (Foto: Christian Schultz)

**Verkürzung der Reisezeiten in der Relation Berlin -- Rhein/Ruhr**

Durch Ausnutzung der Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h auf dem Neubaub Abschnitt zwischen Berlin und Hannover und der Verringerung der Haltezeit in Hamm (bislang 11 Minuten) kann die Fahrzeit der ICE-Linie 10 erheblich gekürzt werden. In Hamm sollte nur der zweistündlich fahrende Zugteil nach Bonn die längere Haltezeit erhalten.

**Kapazitätserhöhung für die Züge der ICE-Linie 10**

Zumindestens ausgewählte ICE-Halbzüge der Relation Berlin -- Düsseldorf sollten verstärkt werden, da Überlastungen bereits außerhalb der Verkehrsspitzen am Freitag und Sonntag auftreten.

**Direktverbindungen Berlin -- Paris**

Mindestens eine direkte, umsteigefreie Tagesverbindung sollte zwischen diesen europäischen Metropolen mit den Hochgeschwindigkeitszügen Thalys oder ICE 3 - bei letzterem wäre der Einbau der französischen Zugsicherungstechnik zu berücksichtigen - hergestellt werden (Abfahrt in Berlin täglich ca. 7.00 Uhr).

Bei der Nachtverbindung D 242/243 sollte die Fahrradmitnahme möglich sein.

**Direktverbindung Köln/Düsseldorf -- Hannover -- Berlin -- Dresden**

Einzelne ICE der Linie 10 sollten über Berlin bis Dresden verlängert werden, da durch Nutzung der Neu-/Ausbaustrecken eine schnellere Verbindung möglich wäre als derzeit mit der IC-Linie 5 über Leipzig.

**IR-Linie Cottbus -- Berlin -- Stendal -- Hannover -- Amsterdam**

Zur besseren Anbindung von Cottbus an den Fernverkehr sollte die Durchbindung aller IR-Züge Richtung Amsterdam erfolgen. Aufgrund der Attraktivität dieser Linie ist die Einführung eines durchgängigen 2-Stunden-Taktes sinnvoll.

**Berlin -- Magdeburg -- Hannover -- Ruhrgebiet**

Erhalt der IR-Linie 17 (Berlin -- Magdeburg -- Hannover -- Aachen). Entgegen den Plänen der DB AG sollte auf diese IR-Linie nicht verzichtet werden, da die Ersatzbedienung mit IC- und ICE-Zügen mit erneuten Fahrpreiserhöhungen für die Reisenden verbunden ist. Stattdessen sollte das Angebot zu einem 2-Stunden-Takt komplettiert werden. Neuer Systemhalt in Bochum Hbf für die ICN-Verbindung Berlin -- Köln -- Frankfurt/Main. Die Nachtverbindung ICN 1544/1545 sollte einen Systemhalt in Bochum Hbf erhalten, um zusätzliche Potentiale zu erschließen (ICE-Systemhalt, 400.000 Einwohner).

**Berlin -- Halle -- Fulda -- Frankfurt/M.**

In das Zugpaar IR 2906/2907 sollten zusätzlich Schlaf- und Liegewagen eingestellt werden. Die zur Zeit unbefriedigende Nachtzugverbindung könnte so verbessert

werden. Die eingesetzten IR-Wagen sind für Nachtreisen denkbar ungeeignet.

### **Berlin -- Prag -- Bratislava**

Wiedereinführung einer ganzjährigen Nachtverbindung Berlin -- Dresden -- Prag -- Bratislava. Diese Verbindung wurde zum 24. Mai 1998 ersatzlos gestrichen; die Angebotslücke muß unbedingt wieder geschlossen werden.

### **Berlin -- Görlitz -- Polen/Tschechien**

Einrichtung von Direktverbindungen nach Jelenia Gora und Harrachov. Die jetzigen IR-Verbindungen Berlin -- Görlitz sollten (mindestens an Wochenenden) in die Urlaubsgebiete/Ausflugsgebiete der Region Jelenia Gora bzw. Zittau, Liberec, Tanwald, Harrachov verlängert werden. Bistlang gibt es kein attraktives Angebot, um mit der Bahn in diese Regionen zu gelangen.

### **Berlin --Frankfurt (Oder) -- Warschau**

Wiedereinrichtung einer Sitzwagen-Nachtverbindung Berlin -- Warschau. Diese Verbindung wird seit 24. Mai 1998 nur noch als Schlaf- und Liegewagenverbindung angeboten. Insbesondere für preissensibles Publikum sollte aber eine Alternative vorhanden sein.

### **Berlin -- Stralsund**

Angebots-Neuordnung Berlin -- Stralsund -- Schweden. Zur Attraktivitätssteigerung sollte ein Zugpaar morgens, mittags und abends verkehren. Mit dem Nachtzugpaar sollte auch eine Direktverbindung von/nach Stockholm realisiert werden. Erforderlich ist die Beschleunigung dieser Verbindung durch Abbau der Wartezeiten in Stralsund und in den Fährhafen. Für die Nachtzugverbindung sollte ein Halt in Bernau vorgesehen werden.

### **IR-Verbindung Berlin -- Heringsdorf**

Aktuellen Planungen zufolge soll ab Mai 2000 die Insel Usedom wieder direkt mit der Bahn erreichbar sein.

Zeitgleich sollten zwischen Berlin und Heringsdorf auch attraktive IR-Direktverbindungen eingerichtet werden (Einsatz von Flügelzügen/Zugteilung der bestehenden IR-Linie Frankfurt/Main -- Berlin -- Stralsund in Züssow).

### **Berlin -- Rostock -- Kopenhagen**

Neuordnung des Bahnangebotes in der Relation Berlin -- Rostock -- Kopenhagen. In dieser Relation sollte folgende Umsteigeverbindung geschaffen werden:  
InterRegio-Verbindung Berlin -- Rostock in Verbindung mit der *Schnellfähre* Gedser -- Kopenhagen einschließlich organisierter Transferleistungen.

Die derzeitige Verbindung von Berlin nach Kopenhagen über Hamburg ist zu langsam und (wegen des Umwegs über Hamburg) zu teuer. Sie kann somit kaum als

ernstzunehmende Verbindung gewertet werden, zumal auch noch Wartezeiten in Hamburg auftreten.

Zwischen Rostock und Berlin sollte eine neue Tagesrandverbindung geschaffen werden, da die letzte Abfahrt nach Berlin (Rostock ab 18.28 Uhr) zum Beispiel für Tagestouren zu früh ist.

## **Einrichtung einer Anschlußverbindung an die Fähre Rostock -- Helsinki**

Ab 6. Juni 1999 wird diese Fährverbindung mit der Finnjet neu eingerichtet (Verkehrszeit 3x pro Woche).

Zwischen Berlin und Rostock sollten jeweils an die Schiffsankunft/-abfahrt angepaßte Anschlußzüge verkehren, einschließlich notwendiger Transferleistungen in Rostock. Um die Akzeptanz dieses Angebotes zu gewährleisten, ist die Einführung eines kombinierten Bahn-/Schiffstickets sicherlich unumgänglich.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001747>.

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