

Reisezeit ab Berlin Ostbahnhof:

Stunden, 44 Minuten (Übergangszeit in Hamburg Hbf über eine halbe Stunde!).

Fahrpreis (Normaltarif) für die einfache Fahrt, 2. Klasse: 202 - DM.

Linienbus

Reisezeit ab Berlin, ZOB am Funkturm:

Stunden, 45 Minuten (Direktverbindung!).

Fahrpreis (Normaltarif) für eine einfache Fahrt: 65,- DM.

Diesem Vergleich liegt dabei der Jahresfahrplan 2000/2001 der Bahn und der Linienbus-Sommerfahrplan 2000 zugrunde.

Direktverbindung

Berlin - Flensburg - Kopenhagen - Malmö als Fahrgastfreundliche Alternative?

Die feste Öresundverbindung wird eine durchgehende Schienenverbindung Berlin - Hamburg - Flensburg - Kopenhagen - Malmö ermöglichen. In der Praxis stellt ein derartiger Laufweg jedoch einen erheblichen Umweg dar mit der Folge eines entsprechend unattraktiven Fahrpreisniveaus. Zwischen Hamburg und Kopenhagen wird diese Verbindung zur Zeit vom Nachtzugpaar EN 482/483 genutzt. Auch eine Umsteigeverbindung Zug - Fährschiff -Zug/Bus entspricht - insbesondere zur Verbindung europäischer Großstädte - absolut nicht den Forderungen des Marktes. Bei der gegenwärtigen recht schwachen Qualität des Bahnangebotes wird zumindest teilweise wichtiges Kundenpotential freiwillig der Konkurrenz überlassen.

IGEB-Vorschläge zur Attraktivitätssteigerung des Bahnangebotes Berlin - Dänemark/Schweden

Vor dem Hintergrund des Zusammenwachsens der europäischen Länder ist ein Ausbau der Verbindungen mindestens zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit dringend erforderlich. Aufgrund dieser Tatsache werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Schaffung einer Nachtverbindung Berlin - Kopenhagen Als sinnvolle Maßnahme bietet es sich hier an, das bestehende Nachtzugpaar D 318/319 (Berlin - Malmö) um eine Wagengruppe Berlin - Kopenhagen (über die neue Öresundquerung) zu erweitern. Direktverbindung Berlin - Stockholm Wünschenswert wäre die Verlängerung des Nachtzugpaares D 318/319 zur Herstellung dieser Direktverbindung. Qualitätsverbesserung der Nachtzugverbindung D 318/319 Deutlich kundenfreundlicher kann diese Verbindung durch den Einsatz modernisierter Fahrzeuge, zur Service-Verbesserung zusätzlich auch eines Speisewagens, werden. Speziell auf den innerdeutschen Strecken wurde mit dem modernen Nachtzug-System auf diese Weise erfreulicherweise ein erheblich höheres Komfortniveau realisiert. Führung aller Züge der Relation Berlin - Malmö über die Stadtbahnstrecke um eine kundenfreundliche Erschließung Berlins sowohl mit dem Tages- als auch mit dem Nachtzugpaar zu gewährleisten, ist die Führung über die Stadtbahnstrecken notwendig (ab 18. Mai 2000 verkehrt ausgerechnet das akut einstellungsgefährdete Nachtzugpaar D 318/319 ab/bis Berlin-Lichtenberg!)

Wiedereinführung von direkten Tagesverbindungen Berlin - Kopenhagen Da es bislang versäumt wurde, die Eisenbahnstrecke Berlin - Rostock- (Warnemünde) für

160 km/h auszubauen, weiterhin in Anbetracht der stillgelegten Fährinfrastruktur in Warnemünde, wird der alternative Laufweg Berlin - Wittenberge - Buchen - Ratzeburg - Lübeck - Puttgarden - Kopenhagen vorgeschlagen. Ein Grundangebot von täglich zwei Zugpaaren sollte in dieser Relation verkehren. Um attraktive Reisezeiten und einen hohen Komfort zu ermöglichen, müssen in diesem Fall Dieseltriebwagen zum Einsatz kommen. Der DB AG stehen hier zur Zeit für den Fernverkehr ausschließlich die vierteiligen Diesel-ICE-T der Baureihe 605 (mit Neigetechnik) zur Verfügung. Der Einsatz dieses Fahrzeuges hätte dabei den Vorteil, daß die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h nach realisiertem Ausbau der Strecke Berlin - Hamburg optimal genutzt werden kann.

Die Gleislänge der seit 1997 zwischen Puttgarden und Rødby eingesetzten Doppellend-Fährschiffe ist mit 118 Meter für die Trajektierung dieses Fahrzeuges ebenfalls ausreichend bemessen. Nicht unterschätzt werden darf auch die Tatsache, daß bei Verwirklichung dieser Lösung die Ferieninsel Fehmarn aus der Region Berlin endlich für Bahnnutzer attraktiv zu erreichen wäre.

Perspektivisch fügt sich ein derartiges Angebot auch in die Pläne einer festen Fehmarnbelt-Querung ein.

Tarifliche Maßnahmen

Unerlässlich sind gezielte tarifliche Sondermaßnahmen (eventuell mit zeitlichen Einschränkungen), um ein qualitativ verbessertes Bahnangebot zu stützen. Dies muß natürlich in Zusammenarbeit mit den Dänischen (DSB) und Schwedischen Eisenbahnen (SJ) geschehen. Ohne derartige Maßnahmen besteht die Gefahr, daß die Bahn in der Tat zum Luxusverkehrsmittel wird.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001917>.

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