

Rostock – Berlin:

Genügend Fahrgäste wären vorhanden

Die Neu- und Ausbaustrecke muss richtig genutzt werden

➤ Der Interregio von Berlin nach Rostock überlebt nur als Regionalzug dank Subventionen als „Nahverkehrszug“. Es ist kaum bekannt, dass er auf einer Neubaustrecke verkehrt, die mit geringem Aufwand mit 160 km/h befahren werden könnte. Mangelnde

Innovationsfähigkeit des Unternehmens Deutsche Bahn AG, unbewältigte Probleme der deutschen Teilung und Vernachlässigung der Infrastruktur haben die Verbindung so herunterkommen lassen. Ein Gutachten weist nach, dass es nicht an Fahrgästen fehlt.

■ Traurig, aber wahr

Der Interregio von Rostock heißt jetzt „Regionalexpress“ und ist vier Minuten schneller geworden. Wie sein Vorgänger durchquert er ganz Berlin von Ost nach West, ehe er auf die Reise nach Norden gehen kann. 239 Tarifkilometer stellt die DB AG dafür in Rechnung und lässt sich den Umweg gut bezahlen. Auf dem direkten Weg beträgt die Entfernung nur rund 220 Kilometer.

Drei Stunden braucht der Zug für die Fahrt von Stadtzentrum zu Stadtzentrum – keine Empfehlung für den, der ein Auto hat.

■ Die Neubaustrecke ist schon da!

Kaum bekannt ist, dass die Bahnlinie Berlin – Rostock eine hochwertige Aus- und Neubaustrecke der Deutschen Reichsbahn ist, auf der man in rund 90 Minuten von Berlin nach Rostock gelangen könnte.

■ Neubaustrecke zum Seehafen

Die Verbindung zwischen Berlin und Rostock wurde im Zusammenhang mit dem Ausbau des Hafens Rostock als Überseehafen der DDR für zweigleisigen Betrieb und 160 km/h trassiert; der Bau wurde 1958 begonnen. Südlich Oranienburgs erhielt die S-Bahn eigene Gleise, zwischen Oranienburg und Neustrelitz wurde die vorhandene Strecke wieder zweigleisig ausgebaut und zwischen Neustrelitz und Rostock erfolgte ein Neubau auf der Grundlage einer 1946 demontierten Hauptbahn. Daher weist die Bahnlinie nur sehr wenige Bahnübergänge auf. Nur in den Bahnhofsdurchfahrten Waren, Neustrelitz und Oranienburg ist die Durchfahrtsgeschwindigkeit auf 100 km/h begrenzt.

■ Die Ursachen der Langsamfahrt

Ursache 1: die deutsche Teilung

Die deutsche Teilung zerstörte die Bahnlinie von Oranienburg direkt in das Herz der Hauptstadt. Vorher endeten die Züge am Stettiner Bahnhof. Frühestens 2005 soll die Bahnlinie wieder zur Verfügung stehen. Dann würde sich die Fahrzeit von heute 40 Minuten auf 15 Minuten verringern, der Zug würde 25 Minuten schneller.

Ursache 2: der Umweg über Güstrow

Der Weg über Güstrow ist sieben Kilometer länger als der über Laage. Die Strecke über Güstrow ist nur für 100 km/h zugelassen

und eingleisig, während die direkte Strecke über Laage für 160 km/h trassiert und zweigleisig ist. Auf dem direktem Weg könnte der Zug mehr als eine Viertelstunde schneller sein.

Ursache 3: Streckenschäden

Die meisten der ca. 20 Langsamfahrstellen mit insgesamt 20 km Länge, die teilweise nur mit 40 km/h befahrbar sind, gehen auf Streckenschäden zurück. Ein erheblicher Teil liegt auf dem Umweg über Güstrow. Die Langsamfahrstellen auf der direkten Strecke sind auf die mangelnde Instandhaltung zurückzuführen.

Ursache 4: die vorgegebene Streckenhöchstgeschwindigkeit

Da der Neubau wesentlich für den Güterverkehr erfolgte, der nur 120 km/h erforderte, wurde die Streckenhöchstgeschwindigkeit reduziert. Vor allem die Einschaltkontakte für die Sicherung der wenigen Bahnübergänge wurden auf diese Höchstgeschwindigkeit ausgelegt.

■ Fazit

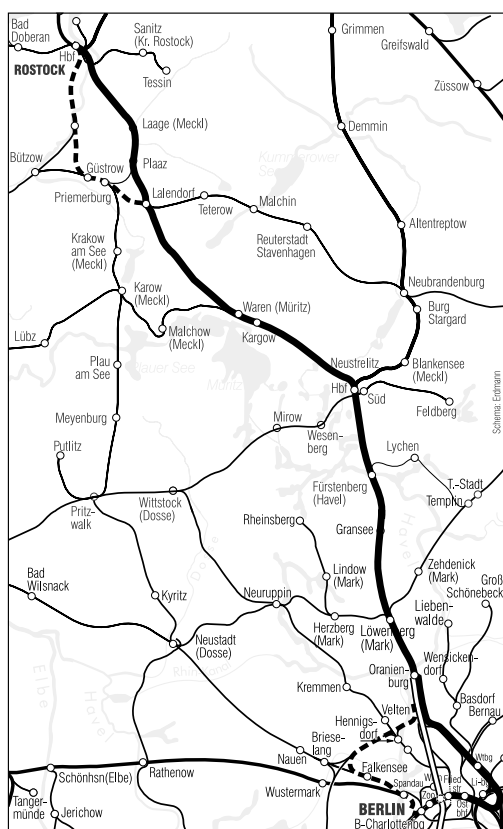
Die 175 km von Rostock nach Oranienburg sind aufgrund der Trassierung in höchstens 80 Minuten zu bewältigen, direkt zum Lehrter Bahnhof könnte die Fahrzeit knapp über 90 Minuten liegen und über eine abschnittsweise Höchstgeschwindigkeit von mindestens 200 km/h sollte ernsthaft nachgedacht werden.

■ Brachliegende Potenziale

Ein Gutachten weist auf brachliegende Potenziale hin und auch darauf, wie diese mobilisiert werden können.

Die täglich acht IR-Zugpaare werden von jährlich 550.000 Fahrgästen benutzt, pro Zug sind das durchschnittlich rund hundert. Davon waren 70 % auf der Gesamtstrecke unterwegs. Der Anteil der Touristen liegt bei sechs Prozent. Geschäftsreisende sind weit unterrepräsentiert: Während ihr Anteil am Gesamtverkehr von Rostock aus bei zehn Prozent liegt, liegt er im Interregio nach Berlin bei nur vier Prozent, wesentlich verursacht durch die ungünstige Fahrplangestaltung. Die Geschäftsreisenden gäben vor allem dem ersten Zug am frühen Morgen eine Existenzberechtigung, wenn man damit Geschäftstermine rechtzeitig erreichen könnte.

Wichtig ist aber zu wissen, dass ein Drittel der Reisenden über Berlin oder Rostock hinausfährt. Durch die schlechte Verbindung in diesem Abschnitt gehen der Bahn auch auf den Anschlussstrecken Reisende verloren.



Die Prognosen lassen erwarten, dass bei einer Fahrzeit von zwei Stunden mindestens 200.000 Reisende jährlich mehr in den Zügen sitzen werden. Das sind rund 40 % mehr als heute.

Ursache für die heute schlechte Nachfrage ist vor allem die lange Reisezeit, die mit der Fahrt über die Autobahn (rechnerisch zwei Stunden 13 Minuten) nicht konkurrieren kann.

Darüber hinaus halten die Gutachter weitere Reisende für mobilisierbar: bis zu 1,1 Mio. Reisende jährlich, also das Doppelte der heutigen Nachfrage.

■ Von großer Bedeutung: der Fährverkehr

Von erheblicher Bedeutung für die Nachfrage ist der Fährverkehr nach Skandinavien. Schon heute fahren jährlich 2 Mio. Passagiere mit dem Schiff ab Rostock, Prognosen sprechen für 2010 von bis zu 3,3 Mio. Reisenden. Passagiere ohne Auto werden miserabel bedient, denn sie müssen mit der S-Bahn zum Seehafen fahren und von dort mit einem Bus zum Schiffsanleger. In Gedser und Trelleborg stehen als Anschluss nur Regionalbusse zur Verfügung. So sinkt die Zahl der Reisenden ohne Auto rapide.

1995 hatte die DB AG die Eisenbahnfähre nach Gedser eingestellt, weil in Warnemünde eine Reparatur fällig war. Die Reederei Scandlines denkt über eine Schnellfähre nach, die für die Überfahrt nur 45 Minuten benötigt und für die Beförderung dänischer IC-Triebwagen geeignet ist.

■ Aktiv an den Tourismusmarkt

Weitere Potenziale, so die Gutachter, können im Tourismusgeschäft gewonnen werden, wenn die Berliner mit vor allem preislich attraktiven Angeboten geworben werden. In den Interregio-Zügen gibt es derzeit keine Vermarktung über den Preis. Diese

findet nur mit dem „Schöne-Wochenende-Ticket“ statt, allerdings mit dem Effekt, dass die Nachfrage die DB überfordert. Deshalb hat die DB bereits laut darüber nachgedacht, die Gültigkeit des Wochenend-Tickets in Brandenburg aufzuheben.

■ Deutliche Schwächen

Das Gutachten „Verkehrsuntersuchung zur Eisenbahnstrecke Berlin – Hansestadt Rostock – Berlin“ der Büros FVR (Forschungs- und Ingenieurbüro Verkehrslogistik & Regionalplanung), Rostock, und Obermeyer, München, weist deutliche Schwächen auf.

Sie stellen das Ergebnis nicht grundsätzlich in Frage. Sie erklären sich aus der Kürze der Zeit, in der das Gutachten erarbeitet wurde. Dennoch muss hier darauf hingewiesen werden.

Der hohe Standard der Aus- und Neubaustrecke ist von den Gutachtern nicht erkannt worden, dafür hätten die Gutachter Interna der DB AG benötigt, die diese als Firmengeheimnis hütet. Die Frage der Führung der Züge über Güstrow, wo derzeit nur neun Prozent der Reisenden ein- und aussteigen, wird nicht unter dem Gesichtspunkt des integralen Taktfahrplans bewertet. Die Frage nach einem wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz wird nicht gestellt und es wird auch nicht untersucht, ob die Züge bis zur Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels in Berlin (mit dem frühestens in sechs Jahren zu rechnen ist) vom Bahnhof Zoo über den Ostbahnhof nach Norden fahren sollten oder sogar eine Rundfahrt durch Berlin machen könnten: von Rostock direkt zum Ostbahnhof und über Zoo, Spandau und den Außenring wieder zurück nach Rostock. Auch eine Weiterführung beispielsweise über Wannsee in Richtung Halle oder Leipzig wurde nicht erörtert. Elsterwerda – dorthin fahren die IRE-Züge jetzt – ist vielleicht nicht unbedingt das wichtigste Ziel für die Rostocker.

Die Datengrundlage für die Potenzialanalysen ist schmal. Darauf weisen die Gutachter ausdrücklich hin. Dennoch ist die von den Gutachtern aufgezeigte Tendenz als zutreffend zu bezeichnen.

■ Fazit eindeutig

Das Ergebnis ist eindeutig: Der Interregio zwischen Berlin und Rostock muss gehen, weil die große Koalition gegen die Bahn gewonnen hat: ein Unternehmen ohne Zukunftsglaube und Bundesregierungen ohne Fingerspitzengefühl für die Folgen der deutschen Teilung. Immerhin hat Bundeskanzler Schröder am 15. Januar 2001 und auf seiner Festansprache am 1. Mai zugesagt, dass die Strecke ausgebaut werden solle. Hat er auch die Macht dazu, solange die Schienen Herrn Mehdorn und damit dem DB-Konzern gehören?

(re/es)

Weitere Informationen:

Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes
Mittleres Mecklenburg/Rostock

Gerhart-Hauptmann-Str. 19, 18055 Rostock
Tel.: 03 84/58 22-0, Fax: 03 84/58 22-29