SIGNALARCHIV.DE

Fahrzeugeinsatz

Diesel-ICE: Fahrzeugkapazitäten für Angebotsverbesserungen nutzen!

aus SIGNAL 01/2008 (Februar/März 2008), Seite 28 (Artikel-Nr: 10000057)

Deutscher Bahnkunden-Verband

Derzeit kommen neue Diesel-ICE-Züge zum Einsatz, die man allerdings besser nutzen könnte...

Abfahrbereiter ICE TD in Berlin Hbf. Mit dem Einsatz der Diesel-ICE wurde das Bahnangebot zwischen Berlin und Dänemark erfreulich verbessert. Noch immer sind jedoch einige dieser Züge abgestellt, mit denen weitere wichtige Direktverbindungen geschaffen werden könnten. (Foto: Christian Schultz)

Diesel-ICE am Berliner Hauptbahnhof. Von Vorteil ist beim ICE TD die Möglichkeit der Flügelzugbildung, sodass auch auf Verbindungen mit schwächerer Nachfrage umsteigefreie Fahrten angeboten werden können. (Foto: Christian Schultz)

Seit dem 9. Dezember 2007 gibt es neben der auf ein ICE-Zugpaar umgestellten Verbindung Berlin--Aarhus auch wieder eine Direktverbindung zwischen Berlin und Koebenhavn (Kopenhagen). Zum Einsatz kommen dabei die dieselelektrischen ICE TD der Baureihe 605. Zwischen Berlin und Aarhus wurde das in dieser Zeitlage bislang verkehrende EuroCity-Zugpaar 370/371 ersetzt, welches nördlich von Berlin nunmehr ab/bis Stralsund verkehrt. Im Abschnitt Berlin-- Hamburg wird der ICE TD als Doppeleinheit gefahren, in Hamburg Hbf erfolgt die Zugteilung Richtung Aarhus bzw. Kopenhagen.

Insgesamt werden im Dänemark-Verkehr zehn ICE TD zum Einsatz kommen. Für diese Züge waren bzw. sind technische Anpassungen für den Einsatz auf dem dänischen Netz erforderlich, die sich für jede Einheit auf rund eine Million Euro summieren. Dazu gehören u. a. der Einbau des dänischen Zugbeeinflussungssystems ATC, das Einrüsten eines dänischen Zugfunkgeräts mit zwei Fahrzeugdachantennen pro Endwagen und das Anpassen des Führerpults zur Aufnahme der Bedienelemente für die dänische Zugbeeinflussung und den Zugfunk. Die erforderlichen Umbaumaßnahmen werden voraussichtlich im März 2008 abgeschlossen sein.

Die Wiedereinführung einer Direktverbindung Berlin--Kopenhagen ist erfreulich, weiteres Verbesserungspotenzial ist jedoch vorhanden. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, weshalb die verbliebenen 9 Einheiten weiterhin abgestellt bleiben sollen, anstatt auch diese Fahrzeuge offensiv für Verbesserungen des Fernverkehrs-Angebotes zu nutzen. In den nachfolgend beschriebenen Relationen können die ICE TD sinnvoll eingesetzt werden: - Ergänzung der derzeitigen Nachmittags-Verbindung Berlin--Kopenhagen (ICE 37: Berlin Ostbahnhof ab 15.11 Uhr, Kopenhagen an 22.11 Uhr) um eine Frühverbindung ab Berlin. In der Gegenrichtung kann das Angebot dagegen mit einer ICE-Verbindung nachmittags ab Kopenhagen sinnvoll ergänzt werden (ICE 38: Kopenhagen ab 07.42 Uhr, Berlin Ostbahnhof an 14.47 Uhr).
Führung von ICE 37/380 bzw. 38/381 ab/ bis Görlitz bzw. Karlovy Vary (Karlsbad) mit Zugteilung in Berlin Ostbahnhof. Bei diesen beiden Zugpaaren kommen nicht dieselben Fahrzeug-Einheiten zum Einsatz, so dass die Einführung benannter Direktverbindungen umlaufmäßig grundsätzlich möglich ist - zudem auch mit einer attraktiven Fahrplanlage. Der Flügelzug von/nach Karlsbad sollte dabei über Plauen und Bad Brambach geführt werden.
Einführung einer zweiten Direktverbindung Berlin--Hamburg--Westerland (Sylt). Ziel darf in dieser Relation jedoch nicht der Ersatz der heutigen InterCity-Verbindung sein, da letzteres Zugpaar Kurswagen ab/ bis Dagebüll (Mole) mitführt.
Einführung einer Direktverbindung Berlin--Stendal--Salzwedel--Uelzen-- Bremen.
Umstellung von zwei EC-Zugpaaren München-- Lindau--Zürich auf ICE TD.

Angesichts des knappen Fahrzeugparks ist es natürlich nicht möglich, alle Verbindungen zu realisieren. Die Varianten zeigen jedoch die Möglichkeiten, mit den ICE TD einerseits bereits bestehende Verbindungen zu verbessern, andererseits auch weitere neue Direktverbindungen zu realisieren.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10000057.

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