

■ Berlin--München unter sechs Stunden

## Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 bringt Verbesserungen im Fernverkehr von und nach Berlin

aus SIGNAL 06/2006 (Dezember 2006/Januar 2007), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10000348)  
IGEB Fernverkehr

**Der Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 bescherte den Bahnkunden im Fernverkehr von und nach Berlin erneut zum Teil deutliche Fahrzeitreduzierungen. Wichtigster Grund dafür ist die vollständige Integration der Neu- bzw. Ausbaustrecke Nürnberg--Ingolstadt--München in den bundesweiten Fahrplan.**

Nachfolgend werden aus Berliner Sicht die wichtigsten Angebotsänderungen im Fernbahnverkehr beschrieben und Möglichkeiten für weitere Verbesserungen aufgezeigt.

**ICE-Linie 10 Berlin Ostbahnhof--Köln/ Bonn ICE-Linie 11 Berlin Ostbahnhof--Frankfurt (Main)--Stuttgart--München ICE-Linie 12 Berlin Ostbahnhof--Frankfurt (Main)--Basel**

Seit dem Fahrplanwechsel haben alle Züge der ICE-Linien 11 und 12 einen Halt in Hanau Hbf erhalten. Die stündliche Anbindung von Hanau bedeutet eine Verdoppelung des bisherigen Angebots in dieser Relation.

Die genannten ICE-Linien werden in Berlin auch weiterhin über die Stadtbahnstrecke geführt, der Berliner Ostbahnhof wurde somit nicht weiter degradiert. Die Pläne der Verlagerung in den Nord-Süd-Tunnel mit dem Start-/Zielbahnhof Berlin Südkreuz hat die Bahn damit zwar vorerst nicht verwirklicht, sie sind jedoch keineswegs vom Tisch. Abweichend davon beginnen/enden jedoch einige Züge des Wochenend-Verstärkungsverkehrs in Berlin Südkreuz. Weiterhin verkehrt von hier auch das ICE-Sprinter-Zugpaar 1090/1091 nach München Hbf über Frankfurt am Main Hbf.

Nicht realisiert wurde die Rückkehr zum Systemhalt in Berlin Zoologischer Garten - eine unverständliche Entscheidung, wenn man z. B. das Gedränge an den Aufzügen bzw. Treppen sowohl in Berlin-Spandau als auch in Berlin Hbf bei ankommenden ICE erlebt. Mit dem Bahnhof Zoologischer Garten könnte hier die notwendige Entlastung geschaffen werden!

Für das ICE-Zugpaar der Linie 10, welches ab/bis Trier verkehrt, wäre eine attraktivere Fahrplanlage als die gegenwärtige Tagesrandlage wünschenswert bzw. kundenfreundlicher, ferner bietet sich hier die Durchbindung ab/bis Saarbrücken an.

**IC-Linie 27 Hamburg--Berlin--Dresden --Prag/Wien/Budapest**

Der Fahrplan der EC-/IC-Züge dieser Linie wurde um ca. eine Stunde verschoben. Zwischen Hamburg und Berlin wurde ein Zugpaar gestrichen, die verbleibenden fünf Zugpaare dieser Linie halten nunmehr auch in Büchen - eine langjährige Forderung von DBV und IGEB! Hierdurch entstehen aus dem Raum Lübeck, Lauenburg und Hamburg-Bergedorf günstige Reisemöglichkeiten mit kurzen Umsteigezeiten und die



Der Interconnex in Berlin Ostbahnhof als Dieseltriebwagen ist Geschichte. Seit 10. Dezember fährt er elektrisch durch den Berliner Fernbahntunnel dreimal (werk-)täglich nach Leipzig. Aber Achtung: Er hält nicht in Südkreuz! (Foto: Florian Müller)



Erfreuliche Verbesserung: Seit 10. Dezember 2006 verkehrt die ICE-Linie 28 Hamburg--Berlin--München nun auch zwischen Berlin und München im Ein-Stundentakt. (Foto: Christian Schultz)



Trotz einiger Verbesserungen zum Fahrplanwechsel wird viel Potenzial im Fernverkehr nicht genutzt: Mit einer Verbindung Berlin -- Lübeck -- Puttgarden -- Kopenhagen könnte zum Beispiel die Urlaubsinsel Fehmarn auch per Bahn wesentlich besser erreicht werden. Im Bild ist ein dänischer IC3 (»Gumminase«) auf der Fehmarnsundbrücke zu sehen. (Foto: Christian Schultz)

Umwegfahrten über Hamburg Hbf können jetzt vermieden werden.

Zwischen Hamburg und der Nordseeinsel Sylt gibt es nunmehr ganzjährig drei InterCity- Verbindungen, ein Zugpaar verkehrt dabei in der Relation Westerland (Sylt)--Hamburg-- Berlin--Dresden.

Zusätzlich zum EuroCity »Vindobona« gibt es eine neue Verbindung von beziehungsweise nach Wien.

### **ICE-Linie 28 Hamburg--Berlin-- Leipzig--Nürnberg--München**

Die umfangreichsten Verbesserungen erfolgten bei dieser Linie. Seit dem 10. Dezember wurde nunmehr auch der Abschnitt Berlin-- Leipzig--München auf einen 1-Stunden-Takt umgestellt. Zwischen Nürnberg und München werden die Züge überwiegend über Ingolstadt geführt. Die Fahrzeit Berlin Hbf-- München Hbf hat sich bei Nutzung der Neubaustrecke über Ingolstadt auf 5 Stunden 42 Minuten reduziert.

Von Halle (Saale) nach München besteht wieder eine morgendliche ICE-Direktverbindung.

Im Sommerabschnitt 2007 verkehrt ein ICE-Zugpaar auch in der Relation Berlin--Rostock; wesentlich kundenfreundlicher wäre hier jedoch ein Grundangebot von mindestens drei Fernverkehrs-Zugpaaren.

In Leipzig Hbf sind die ICE-Linien Hamburg-- Berlin--Leipzig--München und Dresden--Leipzig--Erfurt--Frankfurt am Main miteinander verknüpft. Die Reisenden haben am selben Bahnsteig Anschlüsse zwischen beiden ICE-Linien. Auf diese Weise verkürzt sich auch die Fahrzeit von Dresden über Ingolstadt nach München.

Weiteres Verbesserungspotenzial ist auf dem Nordabschnitt dieser Linie durch die Einrichtung von ein bis zwei Zugpaaren in der Relation Berlin--Ratzeburg-- Lübeck--Kopenhagen vorhanden, wobei hier die dieselgetriebenen ICE-TD der Baureihe 605 einen sinnvollen Einsatzzweck finden können. Folgender Zuglauf bietet sich an:

Im Abschnitt Berlin--Lübeck Führung als Doppeleinheit; Weiterführung des Flügelzuges 1 nach Kopenhagen über Puttgarden, Weiterführung des Flügelzuges 2 über Eutin nach Kiel.

Von besonderem Vorteil bei dieser Lösung wäre u. a. die Schaffung umsteigefreier Verbindungen in Urlaubsgebiete wie die Holsteinische Schweiz und die Insel Fehmarn.

Ebenso ist bei dieser Linie in Richtung Süden noch erhebliches Verbesserungspotenzial vorhanden. Der nunmehr realisierte 1-Stunden-Takt mit ICE ermöglicht u. a. durch Flügelung der Züge attraktive Verbindungen ohne das in der Regel lästige Umsteigen. Folgende Verbindungen wären sinnvoll: - bei Zugteilung in Nürnberg (1): Weiterführung eines Zugteils ab/bis Wien über Regensburg, Passau und Linz; bei Zugteilung in Nürnberg (2): Weiterführung eines Zugteils ab/bis Stuttgart über

Aalen;

Verlängerung einer ICE-Verbindung über München Hbf hinaus ab/bis Salzburg; bei Zugteilung in Freilassing: Weiterführung eines Zugteils ab/bis Berchtesgaden.

Ebenfalls wäre mit dem dieselgetriebenen ICE-TD auch in der Relation Berlin--Hof--Regensburg--München--Oberstdorf eine deutliche Angebotsverbesserung möglich.

### **IC-Linie 51 Düsseldorf--Kassel- Wilhelmshöhe--Erfurt--Berlin-- Stralsund**

Im Streckenabschnitt Düsseldorf--Erfurt wurde das Angebot leider deutlich reduziert. Erfreulich ist dagegen die Erhöhung des Angebots in das Ostseebad Binz auf Rügen auf ganzjährig zwei Zugpaare.

Auch für diese Linie besteht ein deutliches Verbesserungspotenzial, das leider ebenfalls nicht genutzt wird. Attraktiver kann das Angebot durch folgende Änderungen bezüglich der Linienführung werden: - Düsseldorf -- Kassel - Wilhelmshöhe -- Erfurt -- Berlin -- Stralsund (-- Binz)  
Frankfurt am Main -- Erfurt -- Berlin -- Rostock (-- Warnemünde)

Bei einem 4-Stunden-Takt beider Linienteile ergibt sich bei entsprechender Fahrplanlage ein 2-Stunden-Takt zwischen Erfurt und Berlin. Neben der umsteigefreien Verbindung mit Frankfurt am Main über die direkte Strecke wäre bei dieser Lösung auch die Einbindung von Rostock bzw. Warnemünde in das Fernverkehrsangebot deutlich besser als es derzeit - von dem Nachtzugpaar einmal abgesehen - mit lediglich einem ICE-Zugpaar für den Sommerabschnitt geplant ist.

Zwischen Berlin und Stralsund bzw. Berlin und Rostock bedeutet der Autobahnaus- bzw. -neubau (A 20) in den letzten Jahren eine erhebliche Konkurrenz; der fehlende bzw. unverständlich langsam fortschreitende Ausbau der Eisenbahninfrastruktur für 160 km/h verhindert leider deutlich attraktivere Fahrzeiten sowohl für das RegionalExpress- als auch für das InterCity-Angebot.

### **IC-Linie 77 Schiphol--Berlin / »Berlin-Warszawa-Express«**

Die InterCity-Züge dieser Linie fahren nunmehr über Amsterdam Zuid und Duivendrecht (mit Anbindung an Amsterdam Central) bis zum Amsterdamer Flughafen Schiphol.

Auch diese Linie kann durch Verknüpfung mit der EC-Linie Berlin--Warschau (»Berlin- Warszawa-Express«) optimiert werden. In vielen Fällen kann auf diese Weise ein Umsteigen in Berlin vermieden werden. Dies wäre eine kleine Verbesserung für das Bahnangebot mit unserem Nachbarland Polen, das ansonsten von Stagnation gekennzeichnet ist.

### **RE-Linie bzw. IR-Ersatz Berlin--Chemnitz**

Das InterRegio-Ersatzangebot in dieser Relation durch den RegionalExpress wurde eingestellt. Damit werden seitens der Deutschen Bahn auch zwischen Berlin und Chemnitz nur noch Umsteigeverbindungen angeboten (z. B. über Leipzig Hbf als ICE-/REVerbindung).

Als umsteigefreie Alternative steht nunmehr jedoch der VogtlandExpress zur Verfügung, der den neuen Zuglauf Hof Hbf-- Zwickau Hbf--Chemnitz Hbf--Berlin Zoologischer Garten erhalten hat. Leider eignet sich dieser Zug nicht für einen Tagesbesuch von Berlinern in Chemnitz, da der Zug Berlin Zoo erst um 17.50 Uhr verlässt.

### **InterConnex-Verbindung Leipzig -- Berlin -- Rostock -- Warnemünde**

Seit dem Fahrplanwechsel werden unter der Woche jetzt sogar drei InterConnex-Zugpaare zwischen Berlin und Leipzig angeboten, Einschränkungen gibt es jedoch am Wochenende. Die Züge nutzen den Nord-Süd-Tunnel und halten - abgesehen von Berlin Hbf - auch am Potsdamer Platz, nicht jedoch in Berlin Südkreuz. Mit überwiegend unter 1,5 Stunden werden attraktive Fahrzeiten angeboten. Leider nicht für alle Züge wurde der Halt in Bitterfeld realisiert. Die Weiterführung nunmehr sogar bis Warnemünde erfolgt angesichts der laufenden Bauarbeiten lediglich am Sonnabend, die Rückfahrt erfolgt am Sonntagnachmittag (Warnemünde ab 14.33 Uhr). Tägliche Fahrten ab/ bis Rostock sind jedoch ab Juni 2007 wieder geplant. In den Zugsinheiten des InterConnex kommen neue, klimatisierte Reisezugwagen zum Einsatz.

### **Sonstige Angebotsänderungen im Fernverkehr nach Berlin**

Die Fernzüge in/aus Richtung Osteuropa beginnen/ enden seit dem Fahrplanwechsel auf der Stadtbahnstrecke und verkehren damit nicht mehr ab/bis Berlin-Lichtenberg.

Positiv ist auch, dass bei DB Autozug auf den meisten internationalen Verbindungen z. B. nach Österreich, Italien und Frankreich nunmehr auch Fahrgäste ohne Pkw den »UrlaubsExpress« nutzen dürfen und damit umsteigefrei ihren Zielort erreichen können.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000348>.

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