

## ■ Erweitertes Fernbahnnetz

# Das Konzept für den individuellen Bahnkunden

aus SIGNAL 01/2010 (März 2010), Seite 12-13 (Artikel-Nr: 10000502)  
Deutscher Bahnkunden-Verband

Die immer stärker aufkommende Diskussion um Verbesserungen im Eisenbahnfernverkehr zeigt verschiedene Bedarfsvarianten auf. Einerseits werden Forderungen nach einem «Deutschland-Takt» und andererseits für ein «Fernverkehrsgesetz» erhoben. Das sind alles richtige Ansätze, und der Deutsche Bahnkunden-Verband e. V. (DBV) kann sich diesen Forderungen durchaus anschließen. Allerdings greifen alle Konzepte, die derzeit in der Diskussion sind, aus ökonomischen Gründen und wegen begrenzter Ressourcen erst mittel- bis langfristig. Es bedarf jedoch kurz- bis mittelfristiger Maßnahmen, damit die Fahrgäste auf der Bahn gehalten bzw. auf die Bahn geholt werden. Letzteres wird deutlich schwieriger, wenn sich die Menschen erst anders eingerichtet haben, zum Beispiel durch Wohnortverlegung oder Autokauf.

Seit nunmehr einem Jahr hat der DBV über seine Organisationen bundesweit die Bedürfnisse für eine Grundversorgung im Bahn-Fernreiseverkehr ermittelt. Daraus erwachsen mehr als 200 Vorschläge von Fern-Direktverbindungen als Ausgleich für weggefallene frühere Zugleistungen und Produkte von DB, DR und DB AG sowie bedarfsorientierte Einzelangebote zur Ergänzung des vorhandenen Fernverkehrs als Grundlagen für ein erweitertes Fernbahnnetz, das aufgrund der Bedarfsfülle sicher nur schrittweise umgesetzt werden kann.

Aus dem Ergebnis der Erhebungen des DBV ergaben sich die nachstehenden 20 Grundlagen für das Konzept «Erweitertes Fernbahnnetz»:

### 1.

Trotz angestrebtem Wettbewerb sollten keine parallelen Angebote zu vorhandenen Leistungen der DB bzw. nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE), sondern eher Ergänzungen hierzu entwickelt werden. Bestehende Angebote (z. B. Tagesrandhalte) könnten angepasst werden.

### 2.

Umsteigefreie Fernverbindungen zur Flächenerschließung (insbesondere auch der Rand- und Urlaubsgebiete) zur Förderung des Bahntourismus innerhalb Deutschlands durch ein- bis zweimal täglich verkehrende Regelreizezüge und wöchentliche Urlaubs- und Ausflugszüge sind wieder gefragt. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Zugverbindungen gelten, die das Zusammenwachsen zwischen den alten und neuen Bundesländern fördern, z. B. Direktverbindungen Ostsee--Starnberger See, Berlin--Bayerischer Wald, Ostfriesland--Vorpommern oder Lausitz--Schwarzwald. Es werden auch besondere touristische Relationen vorgeschlagen wie Zugverbindungen entlang von Flüssen, z. B. «Elb-Ursprung-Expreß» von der Elbquelle bei Hohenelbe (CZ) bis zur Mündung in Cuxhaven oder ein »Alpenquer- Expreß« zwischen Basel und Salzburg sowie Angebote zwischen aktiven Partnerstädten, z. B. Dresden--St. Petersburg, Mainz--Erfurt.



Dessau (oben), Zittau (unten) und viele andere vom DB-Fernbahnverkehr abgekoppelte Städte sollen gemäß DBV-Fernbahnkonzept künftig wieder mit Fernzügen angefahren werden. (Fotos: Christian Schultz)



**3.**

Durchgehende umsteigefreie Fernzugverbindungen, ggf. mit verlängerten Fahrtzeiten, zur Berücksichtigung der besonderen Belange mobilitätseingeschränkter Reisender und bedarfsgerechter Reaktion auf die Auswirkungen des demografischen Wandels («Alterspyramide») wären zeitgemäß.

**4.**

Viele Reisende vermissen bewährte frühere Fern-Direktverbindungen von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn, z. B. FD, IR, IEx, Städte-Ex, die durchaus ihre Berechtigung hätten, z. B. Berlin--Chemnitz, Berlin--Regensburg--München.

**5.**

Umsteigefreie Verbindungen zwischen der Bundeshauptstadt und den Landeshauptstädten sowie den Haupt- und Funktionsstädten Europas. Bei technischen Implikationen, z. B. Spurwechsel oder Fahrzeugbeschaffenheit, die eine Durchfahrt nicht möglich machen, sollte das Ziel mit einmaligem Umsteigen erreicht werden.

**6.**

Fernverbindungszüge sollten auch über Neben(fern-), Güter- oder sporadisch betriebene Strecken sowie z.T. über Reaktivierungsstrecken (DB- und NE-Infrastrukturen) zur Erreichung von Städten und bspw. Touristikgebieten geführt werden, die nicht am Fernverkehrs- bzw. regulären Personenverkehrsnetz angeschlossen sind.

**7.**

Der Nebenstreckenstandard für die Befahrung mit Fernzügen sollte bei 80 km/h liegen.

**8.**

Schließen von landes- bzw. verbundgrenzenbedingten Lücken zugunsten von Direktverbindungen, ggf. Verquickung mit bzw. Verlängerung oder Ersatz vorhandener Regionalleistungen mit Fernverkehrsangeboten mittlerer Reiseweiten prüfen.

**9.**

Fernzüge sollten halten, in allen deutschen Großstädten (schwankungsbedingt ab 90 000 Einwohner) großen Mittelstädten ab 50 000 Einwohnern für Auslandsreisezüge, ausgenommen vertakteter Ballungsraum- und Stichstreckenverkehr sowie Bahnhöfe mit ausschließlichem S-Bahn-Verkehr kleinen Mittelstädten ab 20 000 Einwohnern für Inlandsfernverkehrszüge, in Ostdeutschland ab 15 000 Einwohnern; in NRW ab 50 000 Kleinstädten ab 10 000 Einwohnern für vereinzelte Inlandsfernverkehrszüge.

**10.**

Unabhängig von der Einwohnerzahl müssen auch mit dem Fernverkehr erreichbar sein:

zielgruppenspezifische, touristisch oder kulturell bedeutende Orte, z. B. Bade-, Wintersport- und Wallfahrtsorte sowie Orten mit besonderen Sehenswürdigkeiten oder Events,  
Städte mit besonderen Funktionen, z. B. Ober- und Mittelzentren, Bezirks- und Kreisstädte, ggf. wesentliche Unterzentren sowie Militärstandorte und Universitätsstädte,  
Umsteigebahnhöfe insbesondere mit einsetzendem Anschlussverkehr.

**11.**

Zughalte sollten in der Regel einmal im Abstand von mindestens 25 km angeboten werden, jedoch nicht zwingend in den Ballungsräumen mit vertaktetem Verkehrsangebot.

**12.**

Eine Feinverteilung durch häufigere Halte in der Quell- und Zielregion sowie in den Tagesrandlagen, ggf. auch in Ballungsräumen, ist zu gewährleisten.

**13.**

Zur optimalen Auslastung einzelner Streckenabschnitte sollten sich die Beteiligten, z. B. Aufgabenträger, Bahnen etc., auf mögliche Verquickungen mit bzw. Aneinanderreihungen vorhandener Regionalleistungen zu faktischen Fernbahnangeboten sowie auch zur Konzipierung von Bogenzugläufen einigen.

**14.**

In Berlin muss im Fernverkehr der polyzentrischen Struktur entsprochen werden. Hierbei sollte verstärkt auf die Durchquerung der Stadt, insbesondere über die Stadtbahn, mit grundsätzlichem Halt auf allen Fern- und Regionalbahnhöfen gesetzt werden. Die Wiederanbindung der City West an den Fernverkehr mit Systemhalt am Bahnhof Berlin Zoologischer Garten ist ein wesentlicher Kundenwunsch in Berlin.

**15.**

Fahrscheine sollten für eine durchgehende Reisekette (eventuell TBNE- bzw. Verbundtarife) ausgegeben werden. Umsteigefreie Direktverbindungen sind geboten, um Tarifunterschiede bei Umsteigerverbindungen so gering als möglich zu halten.

**16.**

Eine wesentliche Forderung richtet sich an die Ermöglichung der Fahrradmitnahme, auch im Fernverkehr. Außerdem erforderlich: Bordservice (Speisen und Getränke), 1. und 2. Wagenklasse sowie höheres Platzangebot insbesondere zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Reisender.

**17.**

Aktive Vermarktung des Zugangebots, z. B. Herausgabe eines gemeinsamen Fahrplans durch Zusammenarbeit mit Verkehrsverbänden und -unternehmen, sind dringend geboten.

**18.**

Die Bahnen sollten sich auf die Öffnung des freien grenzüberschreitenden Bahnverkehrs ab 2010 in der Europäischen Union einstellen.

**19.**

Zu zahlreichen Relationen der aufgeführten Vorschläge gibt es keine Erhebungen oder Erfahrungswerte oder gar Ergebnisse standardisierter Bewertungsverfahren. Hier muss ggf. der Probetrieb über ein Jahr Aufschluss über die Akzeptanz als Grundlage zur Entscheidung für ein dauerndes Angebot geben.

**20.**

Die Einführung des Fernbus-Linienvverkehrs wird aus Wettbewerbs- und Sicherheitsgründen weitgehend abgelehnt. Noch geltende teilungsbedingte Ausnahmeregelungen (z. B. Linienvverkehr zwischen dem ehem. Berlin (West) und den Alt-Bundesländern) dürfen nicht mehr erneuert werden.

Erfreulich ist, dass einige der Vorschläge nach einem Gespräch am 1. September 2009 zwischen DB-Personenverkehrs-Vorstand Ulrich Homburg und den DBV-Bundesvorstandsmitgliedern Gerhard J. Curth und Christian Schultz bereits aufgegriffen wurden und in den Jahresfahrplan 2009/10 eingeflossen sind. DB-Chef Grube und DBV-Präsident Curth verständigten sich bei ihrem Gespräch am 29. Januar 2010 auf eine gemeinsame Arbeitsgruppe zur Auswertung des Konzepts »Erweitertes Fernbahnnetz«. Neben der DB haben sich bereits das Land Sachsen-Anhalt, das Sächsisch-Bayerische Stadtenetz, in dem die Städte Chemnitz, Zwickau, Plauen, Hof und Bayreuth zusammengeschlossen sind, und die Stadtekooperation Sachsen-Anhalt, mit den Städten Dessau-Roblau, Halle, Kothe, Magdeburg und Naumburg mit dem Konzept beschäftigt und ergänzende Vorschläge erarbeitet. Im März 2010 wird der DBV das Konzept abschlieen und in seinen Gremien verabschieden. Danach erfolgen die Erorтерungen mit anderen Spitzenverbänden, Ländern, Kommunen und Bahnen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000502>.

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