

■ Großbaustellen und Fahrzeugengpässe

Der Fahrplanwechsel brachte für den Fernverkehr von und nach Berlin eher Verschlechterungen

aus SIGNAL 06/2010 (Dezember 2010/Januar 2011), Seite 5-7 (Artikel-Nr: 10000565)
 Deutscher Bahnkunden-Verband, IGEB Fernverkehr

Auch im Fahrplanjahr 2010/2011 haben die Fahrzeugengpässe der Deutschen Bahn spürbare Auswirkungen auf das Fernverkehrsangebot. Die ICE T-Züge fahren weiterhin ohne Aktivierung der Neigetechnik. Umfangreiche Sanierungsmaßnahmen beispielsweise auf der wichtigen Strecke Berlin--Rhein/Ruhr sorgen zudem über vier Monate lang für deutliche Fahrzeitverlängerungen.

Bedingt durch die weiterhin sehr angespannte Fahrzeugsituation bei den ICE-Garnituren wurden ab dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 einige Linien auf lokbespannte InterCity-Züge umgestellt. Seit der Sicherheitsanweisung des Eisenbahn- Bundesamtes vom 16. März 2010 wurden z. B. die Prüffristen für die Ultraschalluntersuchungen der Radsatzwellen der ICE TFlotte von 30 000 km auf nunmehr nur noch 21 000 km weiter herabgesetzt. Auch das mittels der Neigetechnik »bogenschnelle« Fahren dürfte erst wieder in einigen Jahren möglich sein. Vorhandenes Verbesserungspotenzial in der Angebotsstruktur kann somit auch im laufenden Fahrplanabschnitt nicht genutzt werden.

ICE-Linie 10 Berlin--Köln

Im Zeitraum vom 11. April bis 27. August 2011 steht wegen umfangreicher Sanierungsarbeiten an der erst 1998 fertiggestellten Schnellfahrstrecke Berlin--Wolfsburg-- Hannover teilweise nur ein Gleis zur Verfügung. Die Fahrzeiten verlängern sich für die ICE-Züge dadurch von 1 Stunde, 37 bzw. 40 Minuten auf 2 Stunden 2 bis 12 Minuten (Berlin Hbf--Hannover Hbf, ohne Berücksichtigung der Tagesrandhalte in Stendal). Jetzt rächt es sich, dass seinerzeit auf die vollständige Elektrifizierung und den Ausbau der parallel zur Neubaustrecke verlaufenden Stammstrecke der Lehrter Bahn für 160 km/h verzichtet wurde.

Um die aus der Fahrzeitverlängerung resultierenden Nachteile für die Bahnkunden wenigstens teilweise auszugleichen, muss es für diesen Zeitraum zumindest eine Reduzierung der Fahrpreise geben.

Verbesserungspotenzial auf dieser Linie durch die Einrichtung einer schnellen ICESprinter- Verbindung zwischen Berlin und Köln mit Halten lediglich in Berlin Ostbahnhof, Berlin Hbf, Berlin Zoologischer Garten, Berlin-Spandau und Hannover Hbf wird leider weiterhin nicht genutzt. Auch die Möglichkeit einer umsteigefreien Durchbindung über Köln Hbf hinaus bis Brüssel bzw. Paris bleibt ungenutzt.

ICE-Linie 28 Hamburg--Berlin--Nürnberg--München

Die ICE-Züge in der Relation Berlin--München verkehren alle zwei Stunden als Direktverbindung neu über Bitterfeld, Halle (Saale), Naumburg (Saale), Jena, Nürnberg und Ingolstadt (ICE-Linie 28.1). Mit der Führung über Halle (Saale) nutzt dieser Linienteil damit die kürzere Strecke. Neuer Systemhalt für die Züge dieser Linie



Schnellfahrstrecke Berlin--Hannover. Nach nur 13 Jahren sind 2011 umfangreiche Sanierungsarbeiten erforderlich. Weil das Gleis der alten Lehrter Bahn (rechts) aus Kostengründen nur teilweise elektrifiziert wurde, kann es jetzt nicht als Ausweichgleis für die ICE-Züge genutzt werden. (Foto: Christian Schultz)



Berlin-Gesundbrunnen. Alle zwei Stunden verbindet der RE3 Berlin und Brandenburg mit der Ostsee. Seit den Angebotskürzungen auf der IC-Linie 51 zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 müssen auch die meisten Reisenden dieser Linie mit dem RE3 fahren. Regionalzüge sind jedoch kein akzeptabler Ersatz für Fernzüge. So gibt es viel zu wenig Platz für Reisegepäck und keine Möglichkeit, Sitzplätze zu reservieren. (Foto: Marc Heller)



EC nach Binz in Praha hlavní nádraží (Prag Hbf). Seit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 gibt es außerdem ein EC-Zugpaar von Prag über Berlin nach Szczecin (Stettin). Es ersetzt zwischen Berlin und Stettin das IC-Zugpaar Schiphol--Berlin--Szczecin der IC-Linie 77. (Foto: Christian Schultz)



Berlin Hbf. Seit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 gibt es diesen Zug nicht mehr. Reisende von Berlin und Brandenburg zur Ostsee müssen sich jetzt in die bisher oft schon überfüllten Regionalexpresszüge zwingen. (Foto: Marc Heller)



Berlin-Warszawa-Express am S-Bahnhof Köpenick. Zu den wenigen Verbesserungen im Fernfahrplan 2011 gehört ein viertes Zugpaar auf dieser Linie. (Foto: Christian Schultz)

ist Bitterfeld.

Ebenfalls im Zweistundentakt - um rund eine Stunde versetzt - verkehren die ICE als Direktverbindung über Lutherstadt Wittenberg, Leipzig, Jena, Saalfeld nach Nürnberg (ICE-Linie 28.2). In Nürnberg Hbf besteht Anschluss Richtung München über Augsburg.

In diesem Zusammenhang sehr erfreulich: Mit der zusätzlichen zweistündlichen Durchbindung Hamburg--Berlin--Lutherstadt Wittenberg--Leipzig (ICE-Linie 28.3) ist zwischen den wichtigen Umsteigeknoten Berlin und Leipzig der 1-Stunden- Takt trotzdem erhalten geblieben.

Leider auch weiterhin nicht realisiert wurde ein zweites ICE-Zugpaar in der Relation Berlin--Kopenhagen, um dem Fahrgast sowohl eine Früh- als auch Spätverbindung anzubieten. Unverständlich bleibt ebenfalls, dass die langen Stillstandszeiten der ICE TD in Berlin nicht für umsteigefreie Durchbindungen genutzt werden. Bei einer Zugteilung in Berlin Ostbahnhof könnte die bereits seit Jahren unbefriedigende Anbindung sowohl von Görlitz (rund 56.000 Einwohner) als auch von Chemnitz (rund 243 000 Einwohner (!)) realisiert werden. **ICE-Linie 50**

Dresden--Leipzig--Weimar--Erfurt--Gotha--Eisenach--Frankfurt am Main--Wiesbaden

Auch bei dieser Linie erfolgt je nach Taktlage eine unterschiedliche Bedienung von Halten. Die ICE der Linie 50.1 fahren zweistündlich von Dresden über Riesa, Leipzig, Erfurt, Eisenach, Fulda, Frankfurt am Main, Mainz bis Wiesbaden.

In der Stunde dazwischen fahren Inter- City-Züge als Linie 50.2 zweistündlich ab Leipzig über Naumburg (Saale), Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach bis Frankfurt (Main) Flughafen. Diese Linie bedient wesentlich mehr Unterwegshalte im Vergleich zur ICELinie 50.1 in Sachsen-Anhalt, Thüringen und Hessen. Weimar wird somit aber nur noch alle zwei Stunden bedient, anstatt stündlich!

Das Fernverkehrsangebot ab Leipzig über Erfurt in Richtung Frankfurt am Main ist damit mengenmäßig zwar unverändert geblieben, der 1-Stunden-Takt durch diese Aufteilung leider jedoch nicht mehr möglich.

Die freitags bzw. sonntags gerade für Wochenendausflügler und Berufstätige günstige InterCity-Verbindung IC1948/1951 »Kyffhäuser« von Frankfurt am Main nach Halle/Leipzig über Nordthüringen blieb - trotz (noch?) unbefriedigender Nachfrage - erhalten.

IC-/EC-Linie 27 Hamburg--Berlin--Prag/Wien/Budapest

Zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf wurden die Fahrzeiten auf 2 Stunden, 4 Minuten reduziert; damit ist jedoch noch längst nicht der Zielwert erreicht. Bislang waren es 2 Stunden, 16 Minuten.

Neu ist die Führung eines täglich verkehrenden EuroCity-Zugpaares von Prag über Dresden, Berlin bis Szczecin (Stettin). Dieses Zugpaar ersetzt auf dem Abschnitt Berlin--Stettin das bisherige InterCity-Zugpaar der Linie 77 (Schiphof--Berlin).

IC-Linie 51 Düsseldorf--Kassel--Erfurt--Halle (Saale)--Berlin--Stralsund--Binz

Diese in den vergangenen Jahren bereits von deutlichen Angebots- und Serviceeinschränkungen betroffene Linie wurde leider fast gänzlich eingestellt. Es verbleiben lediglich Einzelzüge. Besonders ärgerlich sind die Einschränkungen zwischen Berlin und Stralsund. In dieser Relation verkehren lediglich noch zwei täglich verkehrende IC/EC-Zugpaare (jeweils ein Zugpaar in/aus Richtung Prag und Frankfurt am Main). Lediglich freitags, sonnabends und sonntags werden weitere IC-Verbindungen in der Relation Berlin--Stralsund angeboten.

Da die IC-Züge im VBB-Tarifgebiet mit VBB-Tickets genutzt werden konnten, haben die Kürzungen auch Auswirkungen auf die Berufs- und Ausbildungspendler. Als Kompensation für die weggefallenen InterCity-Leistungen gibt es auf der parallelen RegionalExpress-Linie 3 lediglich zwei zusätzliche Zugpaare zwischen Berlin und Eberswalde. Das ist entschieden zu wenig.

Für Reisen von Berlin an die Ostsee bedeutet der Umstieg von IC- auf RE-Züge erhebliche Einbußen an Reisequalität, z. B. durch längere Fahrzeiten, durch die fehlende Möglichkeit einer Sitzplatzreservierung (dies ist gerade für Familien und alte Menschen wichtig) und unbefriedigende Unterbringungsmöglichkeiten von Reisegepäck.

Die Fahrgäste bekommen hier unmittelbar zu spüren, dass seit der Wiedervereinigung zwar viel in den Aus- und Neubau von Autobahnstrecken, wie z. B. die A 20, investiert worden ist, die Beschleunigung des Schienenverkehrs durch Ausbau u. a. der Strecke Berlin--Stralsund für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h aber auf sich warten lässt.

Immerhin: Nach Intervention von Mecklenburg- Vorpommerns Ministerpräsident Erwin Sellering wird nun ab März 2011 wenigstens ein weiteres InterCity-Zugpaar zwischen Berlin und Stralsund eingesetzt.

IC-Linie 56 Oldenburg--Hannover--Magdeburg--Halle (Saale)--Köthen--Leipzig/Halle Flughafen--Leipzig

Diese Linie wurde mit dem Fahrplanwechsel ab/bis Dresden mit Halt in Riesa verlängert. Durch diese Maßnahme ergeben sich somit mehr Direktverbindungen. Künftig sind u. a. Magdeburg, Hannover und Bremen ab Dresden umsteigefrei erreichbar - dies ist eine von wenigen Verbesserungen. Einzelne Züge dieser Relation verkehren als ICE anstatt wie bisher als InterCity.

Die Anzahl der Fernverkehrsverbindungen zwischen Leipzig und Dresden ist in Kombination mit der ICE-Linie 50.1 bestehen geblieben. Unbefriedigend ist jedoch die derzeitige Taktfolge der Züge; so erfolgt die Abfahrt der Fernzüge in Dresden Hauptbahnhof Richtung Leipzig Hauptbahnhof beispielsweise um 8.23 Uhr (IC), 9.55 Uhr (ICE), 10.23 Uhr (IC), 11.55 Uhr (ICE), 12.23 Uhr (IC) usw.

EuroCity-Verbindung Berlin--Warschau (Berlin-Warszawa-Express)

Erfreulich ist die Angebotsausweitung des »Berlin-Warszawa-Express« um ein viertes

Zugpaar. Darüber hinaus hat sich seit dem 12. Dezember 2010 die Fahrzeit Berlin Hbf-- Warszawa Centralna um rund eine Viertelstunde auf 5 Stunden, 24 Minuten verkürzt.

InterRegio-Express (IRE Magdeburg-Berlin-Express)

Seit dem 13. Dezember 2010 verkehren neu von Montag bis Freitag zwei InterRegio-Express- Zugpaare (IRE) zwischen Magdeburg Hbf und Berlin Hbf bzw. Berlin-Gesundbrunnen. Abfahrt in Magdeburg Hbf ist um 7.26 Uhr und 15.24 Uhr. In der Gegenrichtung erfolgt die Abfahrt in Berlin-Gesundbrunnen um 12.59 Uhr bzw. in Berlin Hbf um 13.06 Uhr und bei der Nachmittagsverbindung um 17.10 Uhr.

Die Züge verkehren zwischen Magdeburg Hbf und Berlin Südkreuz ohne Halt bei einer Fahrzeit von rund 75 Minuten. In Berlin wird auch der Bahnhof Potsdamer Platz bedient. Der IRE ist damit bezogen auf die Fahrzeit zwischen Magdeburg Hbf und Berlin Hbf 15 Minuten schneller als der RE1. Bei Führung dieser Züge über Berlin Wannsee bzw. die Stadtbahnstrecke könnte dieser Wert allerdings noch verbessert werden.

Saisonale Anpassungen im Winter

Als Konsequenz aus den im letzten Winter aufgetretenen Problemen wurde seitens der Deutschen Bahn reagiert. U. a. durch zusätzlich beschaffte Enteisungsanlagen und Schutzmaßnahmen an den Fahrzeugen gegen Schotterflug soll die Wahrscheinlichkeit von Zugausfällen verringert bzw. die Verlässlichkeit des Fahrplans verbessert werden. Dazu soll auch der befristete Ersatz von ICE-Zügen durch lokbespannte IC-Züge beitragen. Ob diese Maßnahmen tatsächlich zum gewünschten Erfolg führen, erscheint nach den ersten Erfahrungen dieses Winters zweifelhaft, wo kurzerhand die Höchstgeschwindigkeit der ICE auf 200 km/h begrenzt wurde.

Dringender Handlungsbedarf besteht im Fernverkehr sowohl auf politischer Ebene ...

Die Deutsche Bahn AG orientiert sich bei der Angebotsgestaltung im Fernverkehr allein an betriebswirtschaftlichen Kriterien - mit der Folge, dass die Flächenerschließung nunmehr seit Jahren reduziert wird. Das jetzt zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 erneut ausgedünnte Angebot zwischen Berlin und Stralsund steht beispielhaft für diese Strategie. Die Regionalisierung hat seit 1993 zudem zu der Praxis geführt, dass als Ersatz für entfallene Fernverkehrsverbindungen seitens der betroffenen Bundesländer vielfach Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs bestellt wurden. Vielen Verkehrsbedürfnissen wird diese Praxis jedoch nur eingeschränkt gerecht. Die Einrichtung der IRE-Verbindung zwischen Magdeburg und Berlin zeigt, dass der RegionalExpress mit seinen Aufgaben sowohl zur Bewältigung der Nachfrage in Ballungsräumen als auch der regionalen Versorgung kaum eine Alternative für ein schnelles Fernverkehrsangebot mit besserem Komfort und Service sein kann.

Bereits jetzt zeichnet sich auch ab, dass mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Halle/Leipzig--Erfurt--Ebensfeld (--Nürnberg/ VDE-Projekte 8.1 und 8.2) voraussichtlich in den Jahren 2015 bzw. 2017 etliche weitere Städte, z. B. Naumburg

(Saale), Jena, Saalfeld, Lichtenfels, Weißenfels und Weimar, ihre Fernverkehrsanknüpfung verlieren werden - von eventuellen (unattraktiven) Tagesrandverbindungen einmal abgesehen. Sollen künftig etwa auch diese Städte praktisch ausschließlich mit Regionalzügen bedient werden?

Diese Angebotspolitik ist äußerst fragwürdig vor dem Hintergrund, dass der Hauptkonkurrent der Bahn eben nicht das Flugzeug, sondern das Auto ist. In diesem Zusammenhang muss auch auf bestehende gesetzliche Regelungen hingewiesen werden. In Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes heißt es wörtlich: »Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.«

Bis heute fehlt jedoch eine Regelung, wie der Bund eigentlich gewährleistet, dass Verkehrsangebote im Schienenpersonenfernverkehr dem Wohl der Allgemeinheit Rechnung tragen. Dass immer mehr Regionen vom Schienenpersonenfernverkehr ganz oder weitgehend ausgeschlossen werden, erfüllt die gesetzlichen Vorgaben wohl kaum und zeigt erheblichen politischen Handlungsbedarf.

...als auch bei der Deutschen Bahn

Dringend behoben werden muss auch die vollkommen unzureichende Fahrzeugkapazität, die im laufenden Fahrplan zu sehr unbefriedigenden Fahrplankompromissen (z. B. bei ICE-Linie 50 und IC-Linie 56) bzw. Angebotsreduzierungen (IC-Linie 51) geführt hat. Die aktuelle Beschaffung von 15 Triebzügen des ICE 3M, Baureihe 407 (VELARO D), kann die Fahrzeugprobleme nicht lösen. Die ICx-Bestellung ist wegen extrem hoher Kosten ins Stocken geraten.

Des Weiteren führt der Entfall von Bistrowagen in etlichen Intercity-Zügen bereits seit längerem auch zu Serviceverschlechterungen und damit zu Qualitätsverlusten.

Was im Fahrzeugpark des DB-Fernverkehrs fehlt, ist ein flexibler, technisch zuverlässiger Triebzug, der die Bildung von Flügelzügen ermöglicht und hinsichtlich Komfort, Laufruhe (d. h. Ausrüstung mit luftgefederten Drehgestellen) und Service die Lücke zwischen ICE und RegionalExpress schließt. Um Entwicklungs- und Produktionskosten zu reduzieren, können heutige Fahrzeugkonzepte von Regionalbahntriebwagen hierfür die konstruktive Grundlage bilden. Die Triebzug-Familie FLIRT der Fa. Stadler sei hier beispielhaft genannt. Diese werden wahlweise als zwei- bis sechsteilige Einheiten angeboten. Für die Norwegischen Staatsbahnen (NSB) werden nunmehr sogar Fahrzeuge geliefert, die für eine Höchstgeschwindigkeit für 200 km/h zugelassen sind. Eine darüber hinausgehende Geschwindigkeit ist auch für die Fernverkehrsanknüpfung vieler Oberzentren Deutschlands gar nicht erforderlich.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000565>.

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