SIGNALARCHIV.DE

Schienenverkehrswochen 2012

Fahrplanwechsel bei DB Fernverkehr mit Verbesserungen nur im Detail

aus SIGNAL 06/2012 (Dezember 2012), Seite 5-6 (Artikel-Nr: 10001360)
Deutscher Bahnkunden-Verband IGEB Fernverkehr

Im Rahmen der Schienenverkehrs-Wochen 2012 gab es am 17. Oktober eine Informations- und Diskussionsveranstaltung zu den Änderungen des Fernverkehrsangebotes der Deutschen Bahn zum Fahrplanwechsel ab 9. Dezember 2012 und zur jüngsten Modernisierungsoffensive bei den InterCity-Wagen. Referent war Robert Ohler von der DB Fernverkehr AG.

Überfällig: Redesign der InterCity-Wagen

Bei allen 59 Einheiten des ICE 1 wurde die Innenausstattung bereits erneuert, die Modernisierung der 44 ICE 2-Einheiten läuft derzeit bzw. wird bis Mitte 2013 abgeschlossen sein. Bis Ende 2014 werden nun auch insgesamt 770 InterCity-Wagen generalüberholt. Für das letztgenannte Projekt investiert die Deutsche Bahn rund 250 Millionen Euro.

An der Modernisierung der InterCity-Wagen sind drei Werke der DB-Fahrzeuginstandhaltung beteiligt. Das Werk Neumünster baut die Großraumwagen um, das Werk Kassel die Bistrowagen und das Werk Nürnberg die Abteilund Servicewagen.

Design und Komfort orientieren sich bei dem Modernisierungsprogramm stark am ICE-Standard. Insgesamt umfasst die Erneuerung 46 000 Sitze, wobei in der ersten Klasse Lederbezug und in der zweiten Klasse Velourstoff verwendet wird. Rund 42 000 m² Teppichboden werden in den Fahrzeugen neu verlegt. In der ersten Klasse werden die Abteilwagen mit Schmetterlingstischen und neuen Deckenleuchten ausgestattet; die Stirn- bzw. Abteilquerwände erhalten Holzdekor.

Berücksichtigt wird sowohl in der ersten als auch der zweiten Klasse der Einbau zusätzlicher Steckdosen z. B. für einen Laptop- Anschluss. Repeater (Funkverstärker) sorgen für einen verbesserten Handyempfang in der ersten Klasse.

Eine technische Modernisierung erfolgt weiterhin hinsichtlich der Türen, der Klimaanlagen, der Energieversorgung und der Laufwerke. Ziel ist dabei eine optimierte Einsatzstabilität.

Erfreulich auch: Die Anzahl der Wagen mit Fahrradabteilen wird von 129 auf 163 erhöht. In den neugestalteten Bistrowagen stehen 20 Sitz- und zusätzliche Stehplätze zur Verfügung.

Insgesamt sind eine Million Fertigungsstunden und der Einsatz von bis zu 600 Mitarbeitern für die Modernisierung der InterCity-Wagen vorgesehen. Mit dieser Modernisierung wird die Reisequalität bei dem im Vergleich zum InterCity-Express über viele Jahre vernachlässigten InterCity-Angebot endlich wieder gesteigert. Dies ist gerade vor dem Hintergrund von Bedeutung, dass aktuell rund 40 Prozent aller Fernverkehrsreisenden in InterCity- bzw. EuroCity-Zügen befördert werden - eine

Unbefriedigend sind auch im neuen Fahrplanabschnitt die langen Fahrzeiten zwischen Berlin und Dresden (Foto). Ob ab Dezember 2014 endlich eine Beschleunigung der EC-/IC-Züge erfolgt, ist angesichts der Planungsverzögerungen für den Ausbau (u. a. ausstehende Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen) ungewiss. (Foto: Christian Schultz)

(Foto: Deutsche Bahn AG)

Insgesamt 770 InterCity-Wagen werden derzeit hinsichtlich Komfort und Design an den ICE-Standard angepasst, so z. B. der Großraumwagen, 2. Klasse (oben) und der Abteilwagen, 1. Klasse (unten). (Foto: Deutsche Bahn AG)

Mit der Durchbindung der ICE TD von Aarhus bzw. Kopenhagen über Berlin hinaus ab/bis Chemnitz/Görlitz kann Verbesserungspotenzial im Fernverkehrsangebot ohne den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge genutzt werden. (Foto: (Lübeck Hbf) Christian Schultz)

keinesfalls zu vernachlässigende Größenordnung! Nicht zuletzt ist ein hohes Komfortniveau in den Zügen ein entscheidender Wettbewerbsvorteil im Vergleich zu der sich spürbar verstärkenden Fernbuskonkurrenz. Die modernisierten Wagen werden voraussichtlich bis 2023 im Einsatz bleiben. Erst ab 2016 bis ca. 2023 wird die InterCity-Fahrzeugflotte schließlich sukzessive durch die neuen ICx-Züge ersetzt (siehe auch SIGNAL 6/2008).

Fahrplanwechsel: einzelne neue Direktverbindungen und Beschleunigungen

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 gab es im Fernverkehr nur relativ wenige Änderungen.

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

Der IC 1918 (nur freitags) Aachen--Berlin wurde nach Dresden verlängert, die Rückfahrt am Sonntag als IC 1919 beginnt ebenfalls in Dresden. Zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf betragen die Fahrzeiten auch weiterhin 2 Stunden, 6 Minuten. Die notwendige Attraktivitätssteigerung durch eine spürbare Fahrzeitverkürzung ist leider auch weiterhin nicht in Sicht.

IC-Linien 30 und 31

In dem nachfragestarken Korridor Hamburg--Bremen--Rhein/Ruhr kamen bisher vor allem lokbespannte InterCity-Wagenzüge mit teilweise nicht mehr zeitgemäßer Wagenqualität zum Einsatz. Mit dem Fahrplanwechsel erfolgte nun die Verbesserung des Angebotes durch den weitgehend systematischen Einsatz von qualitativ hochwertigem Fahrzeugmaterial: - Auf der zweistündlich verkehrenden Linie 30 Hamburg--Düsseldorf--Köln--Stuttgart/Schweiz kommen nun bereits weitgehend die modernisierten InterCity-Garnituren zum Einsatz. Zwei Zugpaare verkehren mit schweizerischen (ebenfalls modernisierten) Wagen.
Auf der zweistündlich verkehrenden Linie 31 Hamburg--Wuppertal--Köln--Frankfurt/Main--Nürnberg kommen mehrheitlich ICE-Einheiten zum Einsatz; Ausnahmen bilden hier z. B. die touristischen Direktverbindungen von/nach Fehmarn.

Insgesamt werden ca. 80 Prozent des Fernverkehrs-Stundentaktes der Relation Hamburg--Rhein/Ruhr mit hochwertigen bzw. modernisierten Fahrzeugen angeboten.

IC-Linie 77

Die IC-Linie Berlin--Stendal--Wolfsburg--Hannover--Osnabrück--Hengelo--Amsterdam verkehrt nun direkt ab/bis Amsterdam Centraal anstatt wie bislang über Amsterdam Zuid von/zum Flughafen Schiphol.

RJ-Linie 90 und ICE-Linie 91

Auf der Railjet-Linie 90 München--Salzburg--Wien und der ICE-Linie 91 (Dortmund--Köln--Mainz--)Frankfurt/Main--Würzburg--Nürnberg--Regensburg--Wien erfolgten Fahrzeitverkürzungen um rund 20 Minuten bedingt durch die

Inbetriebnahme der 44 km langen Neubaustrecke St. Pölten--Wien-Meidling.

ICE-Linie 10 Berlin--Köln IC-Verstärker-Linie 32

Auf dieser nachfragestarken Linie wird der Wochenendverkehr erfreulicherweise um weitere 4 InterCity-Züge verstärkt. Für einen 5. Zug wurde die geplante Trasse dagegen an einen Wettbewerber verloren.

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

Im Abschnitt Leipzig--Hamburg verkehren 18 Direktverbindungen pro Woche mehr als bislang, in der Gegenrichtung sind es drei.

Im Zeitraum vom 16. März bis 2. November 2013 wird sonnabends eine zusätzliche umsteigefreie Direktverbindung München--Berlin--Ostseebad Binz angeboten, bzw. sonntags zurück. Nach Modernisierung der Bahnsteige ist nun auch Prenzlau ICE-Halt.

ICE-Linie 47

Ab Sommer 2013 sind auf dieser neuen Linie 3 Zugpaare in der Relation Dortmund/Düsseldorf/Köln--Frankfurt/Main--Mannheim--Stuttgart zur Entlastung der nachfragestarken Achse Köln--Stuttgart geplant. Eine generelle Führung der Linie 47 ab/bis Dortmund ist dabei aufgrund von Trassenkonflikten nicht möglich. Diese Neuleistungen können jedoch nur realisiert werden, wenn die Auslieferung der neuen ICE-Mehrsystemzüge (VELARO D) der Baureihe 407 seitens Siemens in ausreichender Anzahl erfolgt. Nach den Ende November angekündigten erneuten, peinlichen Lieferverzögerungen für die bereits im Dezember 2008 (!) bestellten Züge ist das fraglich.

EC-Verbindungen Berlin--Warszawa, Berlin--Gdansk und Berlin--Wroclaw

Die Fahrplanlage des Zugpaares EuroCity (EC) 45/46 wurde um jeweils eine Stunde vorverlegt. In Verbindung mit dem neuen EC Berlin--Gdansk--Gdynia ergibt sich zumindest zeitweise ein 2-Stunden-Takt zwischen Berlin und Poznan.

Unerfreulich dagegen: Bei der EC-Verbindung in der Relation Hamburg--Berlin--Wroclaw ist die Durchbindung zwischen Wroclaw und Kraków entfallen.

Fazit:
Weiterhin Verbesserungspotenzial im Fernverkehrsangebot und überfälliger Handlungsbedarf auf politischer Ebene

Seitens der Deutschen Bahn AG wurden mit dem neuen Fahrplan, trotz der unverändert bestehenden Fahrzeugengpässe, wieder einige wichtige Angebotsverbesserungen realisiert. Unabhängig davon besteht aus Fahrgastsicht aber weiterhin ein erhebliches Potenzial für Verbesserungen.

Unverständlich bleibt beispielsweise, dass die langen Stillstandszeiten der ICE TD in

Berlin nicht für umsteigefreie Durchbindungen genutzt werden. Bei einer Zugteilung in Berlin Ostbahnhof kann die bereits seit Jahren unbefriedigende Anbindung sowohl von Görlitz (rund 55 000 Einwohner) als auch von Chemnitz (rund 243 000 Einwohner) verbessert werden.

Auch die nachfragestarke Relation Berlin--Rhein-Ruhr bietet weiteres Potenzial durch Einrichtung einer schnellen ICE-Sprinter-Verbindung zwischen Berlin und Köln mit Halten lediglich in Berlin Ostbahnhof, Berlin Hbf, Berlin Zoologischer Garten, Berlin-Spandau und Hannover Hbf, ggf. mit der Möglichkeit einer umsteigefreien Durchbindung über Köln Hbf hinaus ab/bis Brüssel. Eine derartige Verbindung wäre dabei für die meisten Fahrgäste von höherem Nutzen als die nur mit hohem Aufwand zu realisierende Direktverbindung nach London.

Auch die von Fahrgästen immer wieder geforderte Verdichtung des heutigen 2-Stunden-Taktes zwischen Berlin und Dresden auf einen 1-Stunden-Takt lässt auf sich warten. Hier bietet sich beispielsweise an, nach Fertigstellung des Ausbaus der Strecke Berlin--Rostock für 160 km/h mit einer InterCity-Linie Warnemünde--Rostock--Berlin--Dresden eben diese Taktverdichtung zu realisieren. Hier können z. B. die neuen InterCity-Doppelstockzüge eingesetzt werden, deren (leider ebenfalls verspätete) Auslieferung nun im Laufe des Jahres 2014 geplant ist.

Nicht zuletzt besteht auf politischer Ebene dringender Handlungsbedarf: Die Angebotsgestaltung im Fernverkehr orientiert sich derzeit ausschließlich an betriebswirtschaftlichen Kriterien mit der Folge, dass die Flächenerschließung nunmehr seit Jahren deutliche Lücken aufweist. Vielen Verkehrsbedürfnissen wird diese Praxis aber nicht gerecht.

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 die entsprechende Regelung, wie der Bund eigentlich gewährleistet, dass Verkehrsangebote im Schienenpersonenfernverkehr dem Wohl der Allgemeinheit Rechnung tragen. Dass etliche Regionen von der Bedienung im Schienenpersonenfernverkehr mittlerweile ganz oder weitgehend ausgeschlossen sind, erfüllt die gesetzlichen Vorgaben wohl kaum!

Ein »Schienenersatzverkehr« in Form von Fernbusverbindungen wäre sicherlich auch ein Rückschritt und erfüllte den gesetzlichen Auftrag ebenso wenig. Ein aktuelles Negativbeispiel lieferte dazu kürzlich leider die Vogtlandbahn GmbH. So verkehrt der Vogtland- Express zwischen Reichenbach (Vogtl) ob. Bf. und Berlin seit 1. Oktober 2012 als täglicher reiner Busbetrieb; das Angebot auf der Schiene wurde komplett eingestellt (siehe hierzu auch SIGNAL 5/2012).

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001360.

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