

■ Schienenverkehrswochen 1993

Eisenbahn-Jahresfahrplan 1994/95

aus SIGNAL 08/1993 (November 1993), Seite 9-11 (Artikel-Nr: 10001660)
IGEB

Teil 1 - Fernverkehr unter erschwerten Bedingungen

Für einen vollen Saal im Hauptbahnhofsgebäude sorgte am 16. September auch das Thema "Konzeption des Jahresfahrplans 1994/95". Zum Fernverkehr referierte Dipl.-Ing. Karl-Heinz Friedrich, Abteilungsleiter Fahrplan, zum Zugangebot in der Region Dipl.-Ing. Holger Prestin, Abteilungsleiter Regionalverkehr - beide von der Reichsbahndirektion Berlin. Besondere Beachtung fanden gänzlich neue Angebote, sowohl in die Ferne als auch ins Umland: nach München und Bonn die Talgo-Hotelzüge, nach Köln der Sprinter-ICE, nach Frankfurt (Oder) der stündliche RegionalExpress. Angesichts der gebotenen Informationsfülle berichten wir über diesen Abend in zwei SIGNAL-Ausgaben. Zunächst eine Zusammenfassung des Vortrags von Herrn Friedrich.

Geprägt wird der ab 29. Mai 1994 gültige Jahresfahrplan von einschneidenden Veränderungen der Infrastruktur. Erfolgt die Sperrung der Stadtbahn-Ferngleise wie geplant, dann werden die Stationen Zoologischer Garten und Hauptbahnhof für zwei bis drei Jahre de facto zu Kopfbahnhöfen. Die IC- und ICE-Züge der Weststrecken beginnen und enden am Zoo, einige Schnellzüge auch in Charlottenburg. Bis zu diesen Bahnhöfen kommen dann auch Elloks. Die Leerwagenparks werden nach Grunewald "zurückgedrückt" bzw. umgekehrt von dort zum Zoo geschoben. Die Lokomotiven müssen also nicht umsetzen. Am Hauptbahnhof werden nur zwei Bahnsteigkanten zur Verfügung stehen. Außerdem muß auf diverse, vorübergehend eingleisige Streckenabschnitte Rücksicht genommen werden, so zwischen Hbf und Rummelsburg sowie zwischen Griebnitzsee und Wildpark.

Bedingt durch all diese Erschwernisse und das gleichzeitige Bemühen, dennoch auch Angebotsverbesserungen zu schaffen, sind zum Jahresfahrplan 1994/95 zahlreiche Neuerungen geplant. Die wesentlichsten wurden von Heim Friedrich vorgestellt:

IC/EC - und ICE-Züge

Auf der Linie 5 Berlin Zoo - Köln - Basel verkehren acht Zugpaare im 2-Stunden-Takt über Wiesenburg mit Halt in Wannsee, dazu unverändert drei Zugpaare über Brandenburg mit Halt in Potsdam Stadt. Es bleibt bei den Zielbahnhöfen Interlaken, Basel, Karlsruhe, Koblenz, Oldenburg und Brüssel. Neu ist aber ein auf den Abschnitt Berlin - Hannover beschränktes Zugpaar in Tagesrandlage. Es ersetzt den hier derzeit angebotenen ICE-"Kurzlauf". Der spätnachmittägliche InterCity über Brandenburg fährt laut Entwurf nicht mehr bis Köln, sondern endet ebenfalls bereits in Hannover. Die Reisezeit vom Bahnhof Zoo nach Hannover via Wiesenburg verkürzt sich auf 2 Stunden 48 Minuten. Hinzu kommt ein Sprinter-ICE von Köln nach Berlin und zurück. Er bewältigt - ohne Halt in Braunschweig und Magdeburg - die Gesamtstrecke in 5 Stunden 4 bzw. 5 Minuten. Ankunft aus Köln am Zoo um 11.09 Uhr, Rückfahrt ab hier um 18.47 Uhr.

Die Verbindung Hamburg - Dresden wird in Nauen gebrochen. Dadurch entstehen die



Talgo Pendular am 5. Mai 1993 in Berlin-Lichtenberg. Der geplante Einsatz als Hotelzug von bzw. nach Berlin hat aus dem Kult-Zug ein Streitobjekt gemacht, weil die derzeit geplanten Preise für normale Reisende nicht bezahlbar sind, aber dennoch traditionelle Schlaf- und Liegewagenangebote entfallen werden. (Foto: Hans-Joachim Kirsche)



Der Referent, Karl-Heinz Friedrich, Abteilungsleiter Fahrplan der Rbd Berlin, bei seinem Vortrag auf den 10. Schienenverkehrs-Wochen. (Foto: Georg Radke)

Linien 7 Berlin Zoo - Hamburg-Altona und 7A Nauen - Berlin-Lichtenberg - Dresden. Angeboten werden jedoch weiterhin zweistündlich insgesamt acht direkte Zugpaare zwischen Berlin Zoo und Hamburg, davon je eines mit verlängertem Laufweg bis Westerland und Kiel. Von der Spree- in die Elbmetropole dauert die Fahrt nur noch 2 Stunden 59 Minuten (gerechnet von Berlin Zoo bis Hamburg Hbf). In Nauen besteht unmittelbar Anschluß an die Züge mit Ziel Dresden (3 mal), Prag (3 mal), Wien und Budapest (je 1 mal). Ein Tagesrand-Paar verkehrt außerdem zwischen Berlin-Lichtenberg und Dresden. Als für Zuglauf-Chronisten zweifellos reizvolle Kuriosität stellte Karl-Heinz Friedrich das Beispiel Nauen - Budapest heraus.

Linie 8 Berlin Hbf - Leipzig - München: Bei dem hinsichtlich der Zugzahl unveränderten Angebot verkürzt sich die Reisezeit in die bayerische Landeshauptstadt auf 7 Stunden 57 Minuten. Dies wird im wesentlichen durch die Führung über Augsburg statt bisher Ingolstadt erreicht. Ansonsten bleibt es bei den Tagesrandverbindungen mit Nürnberg, Gera und Leipzig. Generell nehmen die Züge auf dem Abschnitt bis Leipzig den Umweg über Doberlug-Kirchhain und Falkenberg.

Ab und bis Hauptbahnhof gibt es im Sommer neu ein tägliches InterCity-Paar Berlin - Binz. Die Abfahrt in Richtung Norden ist um 8.16 Uhr vorgesehen, die Ankunft in Binz um 11.57 Uhr. Von dort geht es um 18.01 Uhr zurück nach Berlin. Die Züge sollen bemerkenswerterweise über Oranienburg (Zwischenhalt!) und Neustrelitz fahren. Da von Neubrandenburg bis Stralsund der Fahrdrat fehlt, ist durchgehende Dieselbespannung vorgesehen. Im Winterabschnitt verkehrt der Zug voraussichtlich nur einmal pro Woche, am Sonntagabend von Stralsund nach Berlin und am Montagmorgen retour. Angekündigt war der InterCity zur Ostsee übrigens schon im Vorjahr, wurde dann aber nicht realisiert. Ferner zu nennen sind noch die wie bisher verkehrenden beiden EC-Paare zwischen Berlin und Warschau.

InterRegio- und Tages-D-Züge

Auf der Linie 16 Berlin - Hannover - Schiphol/Hoofddorp bleibt es bei insgesamt vier D-Zug-Paaren, allerdings entfallen die Zwischenhalte in Oebisfelde und Gardelegen. Abfahrt und Ankunft in Berlin ist am Bahnhof Zoo. Auch 1994/95 werden die Züge wegen Bauarbeiten an Wochenenden über Magdeburg umgeleitet.

Mit der neu konzipierten IR-Linie 24 Berlin - Nürnberg/Würzburg richtet die Bahn nun endlich auch eine für Bewohner der westlichen Stadtbezirke akzeptable Verbindung nach Dessau und Halle ein. Täglich viermal beginnen und enden die InterRegios im Bahnhof Charlottenburg. Zweimal heißt das Ziel Würzburg, einmal Nürnberg und einmal Saalfeld. Ergänzt wird das IR-Angebot Richtung Süddeutschland vom bereits bewährten Zugpaar zwischen Berlin-Lichtenberg und Oberstdorf (Linie 25). Dieses soll künftig auch Kurswagen nach und von Karlsbad führen.

Sorgenkind der Fahrplanmacher ist die auf Inter-Regio-Standard umzustellende Linie 31 Berlin - Halberstadt (ursprünglich von und nach Frankfurt/Oder). Nach Möglichkeit sollen die fünf Zugpaare, anders als heute, generell über Potsdam Stadt verkehren (zur Zeit teilweise Potsdam-Pirschheide). Voraussichtlich beginnt nur der erste Frühzug im Bahnhof Zoo, die anderen Züge starten und enden in Berlin-Wannsee.

Eine umfassende Neuordnung avisierte Herr Friedrich für einige IR-Linien der Nord-Süd-Relationen. Aus der jetzigen Linie 38 Lübeck - Berlin und dem Südteil der D-Zug-Linie 32 Rostock - Görlitz wird die neue IR 32 Lübeck - Berlin-Lichtenberg - Görlitz. Teilweise beginnen und enden die Züge in Lichtenberg. Während es dabei im Nordabschnitt bei insgesamt sieben Zugpaaren im 2-Stunden-Takt bleibt (3 Lübeck, 3 Wismar, 1 Schwerin), reduziert sich die Zugzahl im Südabschnitt nach Görlitz von sieben auf vier Paare, auch entfällt der einmal täglich angebotene Durchlauf bis Zittau! Von Reisezeitverkürzungen profitiert zudem nur der Norden: von Berlin nach Lübeck dauert die Fahrt künftig nur 3 Stunden 43 Minuten, eine Viertelstunde weniger als bisher.

Insgesamt sieben im 2-Stunden-Takt verkehrende Zugpaare zwischen Berlin und Rostock werden in die IR-Linie 34 Rostock - Berlin-Lichtenberg - Chemnitz/Dresden integriert. Davon fahren fünf von und nach Warnemünde, vier bedienen auch den Südabschnitt Berlin - Chemnitz und bilden hier das Gesamtangebot (ein Paar weniger als bisher). Ein Zugpaar hat den Laufweg Rostock - Dresden; ein weiteres befährt die abweichende Route Barth - Stralsund - Dresden.

Auf der IR 36 Berlin-Lichtenberg - Erfurt (- Frankfurt/Main) verkürzt sich die Reisezeit für die Teilstrecke zwischen Berlin und Halle über Jüterbog z.B. auf 2 Stunden 19 Minuten. Die bisher bis Würzburg und Nürnberg verkehrenden Züge finden sich künftig auf der IR 24 über Dessau (siehe oben). Neu über Dessau führt schließlich noch die bisher mit D-Zügen bediente IR 41 Stralsund - Berlin-Lichtenberg - Leipzig. Auch hier gibt es mit dem Zuglauf Rostock - Leipzig einen "Außenseiter". Ansonsten umfaßt das Angebot dieser Linie im Nordabschnitt bis Stralsund sieben Paare, davon zwei bis Saßnitz Hafen mit Kurswagen nach Schweden und je eines im Sommer bis Barth und Binz. Der Südabschnitt bis Leipzig ist mit vier IR-Paaren einbezogen.

Als einzelnen D-Zug, jedoch wohl mit InterRegio-Wagen ohne Bistro, gibt es außerdem die Tagesrandverbindung zwischen Berlin und Stettin. Die frühere Abfahrt ab Lichtenberg (künftig 6.29 Uhr) und die spätere Rückfahrt ab Stettin (19.44 Uhr) ermöglichen ein längeres Verweilen in der polnischen Hafenstadt.

Nachtreisezüge

Völlig neu konzipiert wird das Nachtreiseangebot auf den Strecken nach München und Bonn. Hier verkehren vom spanischen Hersteller Talgo gebaute Hotelzüge. Sie bieten komfortable Ein- und Zweibettkabinen sowie Schlafessel und sollen Autotransportwagen mitführen. Voraussichtliche Abfahrtszeiten vom Bahnhof Charlottenburg: 22.03 Uhr nach München Ost und 22.30 Uhr nach Bonn-Bad Godesberg, bereitgestellt werden die Züge jedoch deutlich vorher. Die entsprechenden Gegenzüge sollen um 7.57 Uhr und 6.57 Uhr in Charlottenburg eintreffen und hier etwa zwei Stunden stehen bleiben. Die Gäste können das "Hotel auf Rädern" auch während der Standzeiten nutzen und beispielsweise duschen oder frühstücken.

Die vertrauten, aus Sitz-, Liege- und Schlafwagen gebildeten Nachtzugpaare D 1901 /1900 Berlin - München und D 1944/1945 Berlin - Bonn sollen mit Einführung des neuen Angebots entfallen, außerdem D 1905/1904 Berlin - Stuttgart (- Konstanz). Von Lichtenberg aus bleibt Stuttgart allerdings mit einem herkömmlichen Nachtzug

erreichbar. Ob dieser auch Kurswagen nach München erhält, konnte Herr Friedrich anhand seiner Unterlagen noch nicht sagen. Erhalten bleiben im übrigen die beiden Nachtzugpaare D 1954/1955 und D 358/359 zwischen Berlin und Frankfurt/Main sowie Basel, künftig ab/bis Bahnhof Zoologischer Garten. D 358/359 hat an bestimmten Tagen Autobeförderung, dazu kommen - meist nur freitags und saisoniert - die Autoreisezugverbindungen nach Verona, Klagenfurt, Kornwestheim und Istanbul.

Zum Schluß gab Karl-Heinz Friedrich noch einen Überblick über die nächtlichen D-Züge ins Ausland: Vom Bahnhof Zoo geht es nach Paris Nord und neu ganzjährig nach Amsterdam; vom Hauptbahnhof nach Malmö; von Lichtenberg nach Kopenhagen, Gdingen, Warschau, Krakau, Kiew, Moskau, St. Petersburg, Wien Süd, Budapest und Bukarest.

Kritische Fragen und Anmerkungen zum Vortrag galten vor allem den drohenden Angebotseinschränkungen auf den Strecken nach Görlitz und Chemnitz sowie der Umstrukturierung des Nach-Verkehrs nach Süddeutschland. Bemängelt wurden auch derzeit schlechte Anschlüsse in abseitigere Regionen, z.B. von Nürnberg aus in Richtung Passau, ferner die häufig nicht mögliche Fahrradmitnahme im Fernverkehr und fehlende Angaben zu wichtigen Unterwegshalten. Damit waren freilich Themen benannt, für die der Abteilungsleiter Fahrplan der Rbd Berlin nicht zuständig ist, sondern Marketing-Ressorts oder auswärtige Direktionen. Im übrigen: die vorgestellte Konzeption bedarf noch der Überarbeitung im Detail. Insbesondere zu Kurswagen, einzelnen Verkehrstagen und Saisonzügen fallen die Entscheidungen erst in den kommenden Monaten.

[IGEB] Er ist ein ausgesprochener "Klassiker" - der nächtliche D 1901 (ex D 301) von Berlin Hauptbahnhof über die Stadtbahn nach München. Nach den Vorstellungen der Marketing-Strategen von DB und DR soll er in seiner bistriengen Form verschwinden. Stattdessen fährt der Talgo-Hotelzug", benannt nach dem spanischen Hersteller der kurzen, auf Einzelradlaufwerke gestützten Wagen. Ebenfalls durch den Talgo soll der herkömmliche D 1944 nach Bonn ersetzt werden, derzeit einziger noch angebotener Nachtschnellzug ins Rhein/Ruhr-Gebiet.

Besonders auf der Münchener Strecke sorgen heute in hohem Maße Urlaubsreisende für gute Auslastung. Wer sich einen Schlaf- oder Liegewagenplatz sichern möchte, muß frühzeitig buchen - zur Ferienzeit, an Ostern und Weihnachten gar oft wochenlang im voraus. Bei sonst teils happigen Zuschlägen bietet die Bahn gegenwärtig in Kombination mit ihren Sparpreis-Tickets das relativ preiswerte "Holiday-Schlafabteil". Wenn sie den Supersparpreis nutzen, reisen zwei Personen so für 565 DM im Zwei-Bettabteil hinund retour. Und im Talgo?

Im Frühjahr 1993 absolvierte der für Mai 1994 definitiv angekündigte Talgo zwischen Berlin-Lichtenberg und München bereits sogenannte Schnupperfahrten (neues Bahn-Deutsch!). Kostenpunkt: 666 DM für die einfache Strecke, egal ob allein oder zu zweit. Gut: die klimatisierten Hotelzug-Kabinen haben beachtlichen Komfort, beispielsweise eigene Duschen und WC. Frühstück sowie Morgenzeitung sind im Preis enthalten. Wer indes "geschnuppert" hat (die Wagen waren in Lichtenberg

ausgestellt), weiß auch um die räumliche Enge. Zumal von Leuten mit Gardemaßen ab 1 Meter 85 wurde diese Enge bemängelt. Das aber nur am Rande. Entscheidender ist, ob das neue Konzept wirklich eine akzeptable Alternative darstellt.

Zum einen der Blick ins Portemonnaie: Zwar seien, wie von Bahn-Fachleuten verlautete, die "Schnupperpreise" vom Frühjahr nicht das letzte Wort. Teurer als bisher wird's für die meisten Fahrgäste aber bestimmt. Das jetzt schon kostspielige Double- oder Single-Schlafwagenabteil kann ja wohl nicht der Maßstab sein. Vielmehr sind es die Touristenklasse, der Liegewagen und, vom Marktanteil her ganz gewiß bedeutsam, der Sitzwagen! Zumindest am Liegewagen müssen sich auch die Preise für die zusätzlich zu den Bettkabinen vorgesehenen Schlafsessel in Großräumen messen lassen.

Zum anderen ist klar: Selbst die komplette, 26-teilige Hotelzug-Garnitur hat mit maximal 400 Plätzen (davon 270 in Schlafsesseln) nicht die Kapazität der heutigen und in der Saison sogar um Entlastungszüge verstärkten Nachtverbindungen. Obendrein gibt es für den Spitzenverkehr keine zusätzlichen Talgo-Wagen, denn die bestellten vier Garnituren werden schon regulär für die Linien nach München und Bonn benötigt.

Schließlich: Autos können mitgenommen werden - und Fahrräder? Daß dies in den genannten Nachtzügen schon heute nicht mehr möglich ist, hat viele Fahrgäste verärgert. Geschäftsreisende interessiert das natürlich weniger, auf den Preis achten sie aber durchaus. Zumindest vergleichen sie das Angebot in diesem Punkt mit dem Flugzeug, und da dürften 666 DM für die einfache Fahrt nach München auch so manchen Manager abschrecken, und "Privatreisende" allemal. Sie stellen derzeit das Hauptkundenpotential. Was sich die Bahnplaner im Hinblick darauf vielleicht doch noch ausdenken, bleibt abzuwarten. Die jetzt bekanntgewordene Absicht, auf den Nachtstrecken nach München (von Autoreisezügen abgesehen) und nach Bonn ausschließlich den Talgo anzubieten, ist jedenfalls nicht kundenorientiert! Aber genau das will die Bahn doch - endlich - werden ...

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001660>.

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