SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Urlaubsexpress - Neue Einsatzmöglichkeiten für den ICE-TD

aus SIGNAL 01/2004 (Februar/März 2004), Seite 6-7 (Artikel-Nr: 10002981)
IGEB Fernverkehr

Die Deutsche Bahn setzt seit dem Fahrplanwechsel am 14.12.2003 ihre dieselelektrischen Neigetechnik-ICE-TD nicht mehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale ein, neue Einsatzfelder gibt es für diese Triebzüge derzeit nicht. Mit den vierteiligen Dieseltriebzügen besteht dagegen die Möglichkeit, schnelle Direktverbindungen in touristische Regionen zu realisieren und damit die Bahn z.B. für Urlaubsreisen wieder deutlich attraktiver zu machen als derzeit.

Die Indienststellung der 20 Neigetechnik-ICE-TD (Baureihe 605) erfolgte 1999/2000. Das Investitionsvolumen betrug für diese Fahrzeuge rund 150 Millionen Euro. Die technische Unzuverlässigkeit führte in der Folgezeit leider regelmäßig zu Ausfällen und Ersatzleistungen unter anderem durch lokbespannte IC-Züge. Die endlose und schlagzeilenträchtige Pannenserie endete auf Veranlassung des Eisenbahnbundesamtes mit der vorläufigen Abstellung aller ICE-TD im Juli 2003. Der Fahrzeughersteller Siemens mußte seit der Inbetriebnahme immer wieder teure und langwierige Nachbesserungen unterschiedlicher Art vornehmen. Das letzte Umrüstungsprogramm betraf nunmehr den Einsatz von Achsen höherer Festigkeit; die Einsatzfähigkeit dieser Fahrzeuge wäre aber zum letzten Fahrplanwechsel durchaus möglich gewesen. Die DB AG hat demgegenüber entschieden, den ICE-TD zwischen Nürnberg, Hof und Dresden im wesentlichen aus wirtschaftlichen Gründen durch die Baureihe 612, nunmehr als Intercity (diese Triebzüge wurden für den Regionalverkehr gebaut!) zu ersetzen. Verbunden ist diese Maßnahme mit Komforteinbußen, was erwartungsgemäß zu heftigen Protesten geführt hat.

Ein weiterer Einsatz der Baureihe 605 ist seitens der DB AG damit zur Zeit nicht gegeben. Die Außerdienststellung von relativ neuwertigen ICE-Zügen bedeutet nicht zuletzt einen herben Imageverlust für Siemens auf dem Weltmarkt des Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Unverantwortlich ist auch im vorliegenden Fall der Einsatz eines Schienenfahrzeugs ohne vorherige, ausreichende Erprobungsphase bzw. die jahrelange Optimierung im regelmäßigen Fahrgastbetrieb.

Im Gegensatz zur nunmehr vollzogenen Abstellung gibt es für den ICE-TD - von der Sachsen-Franken-Magistrale einmal abgesehen - weitere sehr attraktive Einsatzfelder: Als vierteilige Züge sind sie die idealen Fahrzeuge für unzählige Relationen im Urlaubsverkehr und könnten eine komfortable Alternative zum Auto- und Fernbus-Tourismus sein. Grundmaße und äußere Gestaltung dieser für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h zugelassenen Triebzüge entsprechen im wesentlichen den elektrischen ICE-T der Baureihen 411 und 415. Der dieselelektrische Antrieb bietet dabei - im Gegensatz zu den übrigen ICE-Baureihen - den Vorteil eines freizügigen Einsatzes im Bahnnetz. Der Triebzug verfügt über insgesamt 195 Sitzplätze, davon 41 in der 1. Klasse, 148 in der 2. Klasse und 6 im Eltern-Kind-Abteil. Optional ist bereits berücksichtigt, einen Teil in einem der beiden Endwagen (Baureihe 605.0) zum Fahrradabteil umzubauen. In einem Mittelwagen steht eine Bordküche (»Galley") mit Stehbistro zur Verfügung.

Für die Region Berlin/Brandenburg sind nachfolgend Verbesserungen vorgeschlagen, die der Einsatz dieser Fahrzeuge für Verbindungen in bedeutende, derzeit leider nur mit unbefriedigendem Umsteigen erreichbare, touristische Zentren bzw. Urlaubsregionen ermöglichen könnte. Die Mehrfachtraktionssteuerung erlaubt dabei eine gebündelte Zugführung auf einem Großteil der jeweiligen Relation bzw. durch Zugtrennung in einzelnen Systemhalten die bequeme, umsteigefreie Weiterführung in klassische Urlaubsgebiete. Zum Teil können auf diese Weise bereits vor Jahren eingestellte (inzwischen schon vergessene?) Verbindungen wiederbelebt werden. Ziel bei den vorgeschlagenen Zugpaaren muß grundsätzlich ein kundenfreundliches, tägliches Verkehrsangebot sein. Der Einsatz der in der Vergangenheit sehr störanfälligen Neigetechnik für das bogenschnelle/fahrzeitsparende Fahren ist bei den hier vorgeschlagenen Angeboten in vielen Abschnitten zwar von Vorteil, aber nicht Bedingung:

- Berlin Stadtbahn - Lutherstadt Wittenberg - Halle (Saale) - Erfurt - Frankfurt/Main - Mainz - Koblenz - Trier - Luxembourg. Flügelzug: Frankfurt/Main - Heidelberg - Karlsruhe - Offenburg - Konstanz.
Berlin Stadtbahn - Lutherstadt Wittenberg - Halle (Saale) - Nürnberg - Augsburg - Kempten - Immenstadt - Lindau. Flügelzüge: Augsburg - München-Pasing - Rosenheim - Berchtesgaden und Immenstadt - Oberstdorf.
Berlin Stadtbahn - Lutherstadt Wittenberg - Leipzig - Altenburg - Plauen/Vogtland - Hof - Regensburg - Passau. Flügelzug: PlauenA/ogtland - Bad Brambach - Karlovy Vary/Karlsbad.
Berlin Stadtbahn - Lutherstadt Wittenberg - Halle (Saale) - Erfurt - Oberhof - Suhl - Meiningen - Bad Salzungen - Eisenach.
Berlin Stadtbahn - Lübeck - Puttgarden - Kopenhagen. Flügelzug: Lübeck - Eutin - Kiel.
Berlin Stadtbahn - Seebad Heringsdorf/ Usedom.

Als Betreiber dieser Verbindungen kommen neben der DB AG grundsätzlich auch andere Eisenbahnverkehrs-Unternehmen in Betrachtletzteres setzt natürlich einen Verkauf der ICE-TD voraus. Für die Vermarktung der Verbindungen steht der DB AG auch ihr Tochterunternehmen Ameropa zur Verfügung; es dient dem speziellen Unternehmenszweck, Bahnreisen in touristisch interessante Regionen zu verkaufen.

Um den Aufbau von touristischen Direktverbindungen aktiv zu fördern, ist eine weitgehende Integration in bestehende Fernverkehrs-Taktfahrpläne sinnvoll. Zusätzlich müssen diese Züge in die Taktfahrpläne des Regionalverkehrs der jeweiligen Urlaubsregion eingebunden werden, verbunden auch mit einer finanziellen Abgeltung in dem betroffenen Teilabschnitt. Denkbar ist eine derartige Finanzierungsform zum Beispiel auf der Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg und Konstanz. Somit können auch die jeweils zuständigen Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs wesentlich zum Erfolg eines derartigen Projektes beitragen; die Wirtschaft zum Beispiel in Regionen wie dem Schwarzwald oder dem Allgäu profitiert schließlich vom Fremdenverkehr nicht unerheblich! Praktiziert wird ein solches Modell bereits heute bei IC 2082/2083 Hamburg - Berchtesgaden. Im Abschnitt Freilassing - Berchtesgaden verkehrt dieses Zugpaar dabei als Regionalexpress RE 2082/2083.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

http://signalarchiv.de/Meldungen/10002981.

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