

■ Fernverkehr

## Einzelne Verbesserungen, aber Einstellung weiterer Nachtzüge Ein Überblick zum Fahrplanwechsel im Fernbahnverkehr

aus SIGNAL 06/2014 (Dezember 2014), Seite 5-7 (Artikel-Nr: 10003638)  
Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV)

IGEB Fernverkehr

**Der ab 14. Dezember 2014 geltende Jahresfahrplan 2015 bringt für die Bahnkunden im Fernverkehr wieder einzelne Verbesserungen, vor allem auf den nachfragestarken Linien. Allerdings gibt es auch einige markante Angebotskürzungen sowohl im Tages- als auch im Nachtzugverkehr.**

Die Fahrzeugkapazität ist auch in der neuen Fahrplanperiode unzureichend. Die Inbetriebnahme von acht der bereits im Dezember 2008 (!) bestellten 17 neuen ICE-Mehrsystemzüge der Baureihe 407 (VELARO D von Siemens) führt noch zu keiner wesentlichen Verbesserung der angespannten Situation.

Des Weiteren hatte die Deutsche Bahn im Dezember 2010 bei Bombardier Transportation 135 IC-Doppelstockwagen mit Fernverkehrskomfort sowie 27 Lokomotiven der Baureihe 146.2 im Wert von rund 360 Millionen Euro bestellt. Auch bei diesem Auftrag sind mittlerweile erhebliche Verzögerungen bei der Fertigung bzw. Zulassung zu verzeichnen; die Verfügbarkeit der ersten Zügeinheiten ist nun auch für 2015 noch unsicher.

Angesichts der boomenden Fernbuskonkurrenz sind derartige Rahmenbedingungen für die Bahn mehr als ärgerlich.

Die wesentlichen Fahrplanänderungen zum 14. Dezember 2014 sind nachfolgend zusammengefasst.

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

Zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf betragen die Fahrzeiten auch weiterhin 2:06 Stunden. Mit einer seit Jahren überfälligen Attraktivitätssteigerung, d. h. einer spürbaren Fahrzeitverkürzung, ist voraussichtlich erst Ende 2017 zu rechnen. In dieser Relation werden die parallelen Fernbusangebote somit auch weiterhin für erheblichen Konkurrenzdruck sorgen.

Die bislang bestehende umsteigefreie Direktverbindung mit dem EC-Zugpaar 172/173 Hamburg--Berlin--Prag--Wien--Villach ist entfallen. Zwischen Prag und Wien wurde das Angebot zugunsten eines reinen RailJet-Verkehrs im 2-Stunden-Takt umgestellt. Dass diese traditionelle Verbindung aufgegeben wurde, kann nicht zufriedenstellen. Die Übergangszeit beim nun erforderlichen Umsteigen in Prag beträgt 1:17 Stunden - das ist sehr unattraktiv.

Die schnellste Verbindung zwischen Berlin Hbf und Wien Hbf im neuen Fahrplan beträgt 9:06 Stunden mit Umstieg in Breclav. Bei dieser Verbindung ist die Umsteigezeit mit gerade einmal 3 Minuten allerdings sehr knapp bemessen.



Die IC-Doppelstockwagen (TWINDEXX Vario) sollten ursprünglich zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 zur Verfügung stehen. Lieferverspätungen verhindern auch in diesem Fall eine Erhöhung der Fahrzeugreserve im Fernverkehr. (Foto: Christian Schultz)



Ungleiche Kostenbelastungen zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Luft schwächen den Bahnverkehr und führen zur Einstellung auch von Nachtzügen. DB Fernverkehr versicherte jetzt aber, den Nachtzugverkehr nicht gänzlich einstellen zu wollen. Vielmehr arbeite man an einem neuen Konzept. (Foto: Christian Schultz)

Das EC-Zugpaar 178/179 Rostock--Berlin--Prag verkehrt im Sommer an Sonnabenden von/nach Warnemünde: Ankunft 13.47 Uhr, Abfahrt 14.07 Uhr. Mit der tschechischen Bahn wurde des Weiteren in einem entsprechenden Kooperationsvertrag vereinbart, auf dieser Linie ab Dezember 2015 modernisierte Wagen einzusetzen.

### **IC-Linie 35 Norddeich Mole/Emden--Köln--Koblenz--Trier--Luxemburg**

Die letzten beiden InterCity-Zugpaare sind zwischen Koblenz und Luxemburg entfallen. Wesentlicher Grund dafür ist die im Rahmen des »Rheinland-Pfalz-Taktes 2015« erfolgte Verdoppelung der Regionalexpress-Leistungen in dieser Relation. Das Alternativmodell, das eine Integration der Fernverkehrsleistungen in den Regionalverkehr vorsah, analog der Strecke Norddeich/Emden--Bremen, wurde leider nicht realisiert. Unbefriedigend sind bei der jetzigen Lösung die zusätzlichen Umsteigezwänge in Koblenz. Derartige Angebotskonstruktionen sind wenig fahrgastfreundlich - für Familien ebenso wie für die wachsende Zahl alter Menschen.

### **ICE-/EC-Linie 75 Hamburg--Lübeck--Kopenhagen**

In der Hochsaison verkehrt täglich ein zusätzlicher EuroCity in der Relation Hamburg Hbf (ab 11.28 Uhr)--Kopenhagen (an 16.11 Uhr). In der Nebensaison (April, Mai, September) entfällt unter der Woche die Durchbindung des Zugpaares IC 2220/2221 auf die Insel Fehmarn. Start- bzw. Zielbahnhof ist dann Lübeck Hbf.

### **IC-Linie 77 Berlin--Hannover--Amsterdam**

Diese IC-Linie erhält während des Zeitraums der Bundesgartenschau (18. April bis 11. Oktober 2015) einen zusätzlichen Halt in Rathenow im Land Brandenburg. Leider wurde die Chance nicht genutzt, diesen Halt über die gesamte Fahrplanperiode anzubieten und damit die Kundenakzeptanz zu testen.

Ab Ende März bis Ende Oktober 2015 verkehrt IC 240 bereits ab Hannover nach Amsterdam (sonntags) bzw. IC 241 von Amsterdam über Bad Bentheim nach Hannover (sonnabends).

### **EC-Linie 99 Hamburg--Lüneburg--Stendal--Berlin--Wroclaw**

Wie bereits in [SIGNAL 4/2014](#) berichtet, wird der EC 248/249 zum Fahrplanwechsel eingestellt. Mit dem Fernbus-Angebot (IC-Bus) hat die Deutsche Bahn leider wesentlich zum Fahrgastverlust beigetragen, obwohl der Bus ursprünglich als Angebotsergänzung vorgesehen war. Durch die bis zum Schluss völlig unattraktiven Fahrzeiten der EC-Verbindung war das Ende absehbar, denn zwischen Berlin Hbf und Wroclaw benötigt der EuroCity 5:03 Stunden, der Fernbus dagegen lediglich 4:14 Stunden. So tragen auch die politischen Rahmenbedingungen erheblich zu dieser Fehlentwicklung bei, indem beim Ausbau der Infrastruktur stets dem Straßenverkehr Priorität eingeräumt wird.

Erfreulich ist der zumindest teilweise Ersatz dieser Verbindung im Abschnitt Berlin--Stendal--Salzwedel--Hamburg durch ein IRE-Zugpaar. Solange zwischen Berlin und Wroclaw erhebliche Infrastrukturmängel bestehen, ist es zudem fraglich, ob der EuroCity tatsächlich die richtige Angebotsform darstellt. Preisgünstigere und

komfortable IRE-Verbindungen dürften sowohl vielen polnischen als auch deutschen Fahrgästen entgegenkommen. Deshalb sollte mit der Durchbindung u. a. des genannten IRE-Zugpaars ab/bis Wroclaw ein interessantes neues Angebot auf der Schiene geschaffen werden.

### **ICE-Linie 10 Berlin--Köln, IC-Verstärker-Linie 32**

Auf dieser nachfragestarken Linie gibt es unter der Woche weitere IC-Verbindungen. Schwerpunktmäßig für Pendler in bzw. aus Richtung Wolfsburg verbessern zusätzliche ICE- bzw. IC-Halte das Angebot in Tagesrandlage.

### **ICE-Linie 47 Dortmund--Stuttgart**

Mit Inbetriebnahme der ersten neuen Fahrzeuge der ICE-Baureihe 407 können zumindest zwei Zugpaare auf der ICE-Linie 47 angeboten werden. Dies schafft eine dringend benötigte Entlastung für die ICE-Linie 42 Dortmund--Köln--München.

### **ICE-Linie 28 Hamburg/Rostock--Berlin--Nürnberg--München**

An Sonnabenden verkehrt ICE 1208 Innsbruck--München--Berlin weiter nach Rostock (an 17.23 Uhr) bzw. Warnemünde, an Sonntagen ICE 1611 ab Warnemünde über Berlin nach München. Damit wird die bisherige Angebotslücke am Wochenende geschlossen. Insgesamt bleibt das Angebot im Fernverkehr (aber auch im Regionalverkehr) zwischen Berlin und Rostock/Warnemünde angesichts eines Streckenausbaus für rund 850 Millionen Euro sehr unbefriedigend.

### **Sonstiger Tagesreisezugverkehr bzw. Einzelzüge**

Eingestellt wurde das IC-Zugpaar Karlsruhe--Worms--Frankfurt (Main). Die freitags bzw. sonntags verkehrende Verbindung IC1948/1951 »Kyffhäuser« von Frankfurt (Main) nach Halle/Leipzig über Kassel und Nordhausen wurde ebenfalls ersatzlos eingestellt. Begründet wurde dies in beiden Fällen mit unzureichenden Fahrgastzahlen.

Die ICE-Linien der Relationen Hamburg--München, Berlin--München und Essen--Frankfurt (Main)--München werden im Abschnitt Nürnberg--Ingolstadt--München um 10 bis 15 Minuten beschleunigt. Ermöglicht wird das durch das Ende der Bauarbeiten zwischen München und Ingolstadt. Dadurch können die Anschlüsse zwischen der ICE-Linie 41 aus Richtung Essen--Frankfurt (Main) und der EC-Linie 62 Frankfurt (Main)--Stuttgart--Klagenfurt in München Hbf in beide Richtungen wiederhergestellt werden.

### **Nachtreisezugverkehr**

Besonders negativ ist die Entwicklung im Nachtreisezugverkehr. Mit dem Fahrplanwechsel gehört die CNL-Verbindung Berlin--Paris der Vergangenheit an. Entfallen werden damit auch die Wagengruppen Hamburg--Paris und München--Paris.

Bereits vor dem Fahrplanwechsel wurde die Verbindung Basel--Frankfurt (Main)--Hamburg--Kopenhagen eingestellt - einschließlich der Wagengruppen Prag--Berlin--Kopenhagen und Amsterdam--Köln--Kopenhagen. Der EN »Jan

Kiepura« verkehrt ab Fahrplanwechsel nur noch zwischen Warschau, Berlin, Köln und Oberhausen. Die Durchbindung ab/bis Amsterdam entfällt. Unverständlich ist, dass damit selbst stark nachgefragte Verbindungen zwischen Hauptstädten, wie z. B. Berlin--Paris, eingestellt und das Reisendenpotenzial nunmehr der Flugzeug- und Fernbuskonkurrenz überlassen wird.

Allerdings bestehen auch beim internationalen Verkehr politisch gewollte Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Bahn. Für Flugtickets ins Ausland ist z. B. keine Mehrwertsteuer fällig, und eine Steuer auf Kerosin gibt es für diese Flüge ebenfalls nicht.

### **Verbesserungspotenzial im Fernverkehrsangebot**

Seitens der Deutschen Bahn wurden auch mit dem neuen Fahrplan zweifellos wieder einige wichtige Angebotsverbesserungen realisiert. Aus Fahrgastsicht sind jedoch noch sehr viel mehr Verbesserungen im Fernverkehr nötig - und möglich. Folgende Beispiele seien genannt, um Angebotslücken zu schließen:

#### **IC-/EC-Linie 27**

Die von Fahrgästen immer wieder geforderte Verdichtung des heutigen 2-Stunden-Taktes zwischen Berlin und Dresden auf einen 1-Stunden-Takt bzw. ein verbessertes Fernverkehrsangebot auf der ausgebauten Strecke Berlin--Rostock lassen noch immer auf sich warten. Diese Taktverdichtung kann z. B. mit der Einführung einer neuen InterCity-Linie Warnemünde/Rostock bzw. Binz--Stralsund--Berlin--Dresden erreicht werden. Im Abschnitt Berlin--Rostock/Warnemünde bzw. Stralsund/Binz kann bei wechselnder Bedienung ein 4-Stunden-Takt realisiert werden. Für diese Angebotsausweitung ist die Auslieferung bzw. Inbetriebnahme der neuen InterCity-Doppelstockzüge aber genauso Voraussetzung wie eine zügige Fertigstellung der Ausbaustrecke Berlin--Dresden.

Ähnlich wie in der Relation Bremen--Norddeich/Emden bietet ein tarifliches Integrationsmodell auch zwischen Berlin und Rostock/Warnemünde bzw. Stralsund/Binz die Möglichkeit, das Fernverkehrsangebot wieder deutlich zu verbessern.

Dass die traditionelle umsteigefreie Verbindung Hamburg--Berlin--Wien mit EC 172/173 »Vindobona« aufgegeben wurde, kann nicht hingenommen werden. Die Durchbindung eines RailJet-Zugpaars über Prag hinaus ab/bis Berlin bzw. Hamburg sollte als Ersatz realisierbar sein.

#### **IC-Linie 50.1**

Anstatt die Züge Wiesbaden--Frankfurt (Main)--Erfurt--Leipzig in Leipzig Hbf beginnen/enden zu lassen, bietet sich hier die Durchbindung eines Grundangebots von drei Zugpaaren über Falkenberg (Elster) ab/bis Cottbus an. Cottbus ist nach der Landeshauptstadt Potsdam immerhin die zweitgrößte Stadt im Bundesland Brandenburg.

#### **IC-Linie 56**

Da ein durchgehender elektrischer Betrieb mittlerweile bis Hof möglich ist, bietet sich die Verlängerung der Züge Norddeich Mole--Hannover--Leipzig ab/bis Hof Hbf an. Verbindungen in diese seit vielen Jahren vom Fernverkehr abgehängte oberfränkische Region werden auf diese Weise spürbar verbessert. Ein Korrespondenzhalt mit kurzen Umsteigezeiten ermöglicht zudem Anschlüsse in Richtung Nürnberg und Regensburg.

### **IC-Linie 77/Berlin--Warszawa-Express**

Eine Verknüpfung der IC-Linie Berlin--Hannover--Amsterdam mit der EC-Linie Berlin--Warszawa würde weitere umsteigefreie Verbindungen bieten, u. a. zwischen europäischen Hauptstädten.

### **EC-Linie 99**

IC 1931 aus Richtung Hamburg erreicht freitags um 15.00 Uhr Berlin Südkreuz, Richtung Hamburg fährt IC 1930 sonntags um 20.18 Uhr hier ab. U. a. für Wochenend-Kurzurlauber ist somit eine Durchbindung ab/bis Görlitz in attraktiver Zeitlage möglich.

### **ICE-Linie 75/76**

Unverständlich bleibt auch weiterhin, dass die in der Relation Aarhus bzw. Kopenhagen--Hamburg--Berlin eingesetzten dieselgetriebenen ICE TD nicht für umsteigefreie Durchbindungen genutzt werden. Bei einer Zugteilung in Berlin-Ostbahnhof (Ankunft 14.40 Uhr) kann in diesem Fall die mittlerweile seit vielen Jahren unbefriedigende Anbindung von Görlitz und zusätzlich von Chemnitz problemlos realisiert werden. Die derzeit langen Stehzeiten könnten sinnvoll genutzt werden. Angesichts der Abfahrt um 11.14 Uhr in Berlin Ostbahnhof ist auch in der Gegenrichtung eine brauchbare Fahrplanlage möglich.

### **ICE-Linie 10**

Auch die nachfragestarke Relation Berlin--Rhein-Ruhr bietet weiteres Potenzial durch Einrichtung von schnellen ICE-Sprinter-Verbindungen zwischen Berlin und Köln mit Halten lediglich in Berlin Ostbahnhof, Berlin Hbf, Berlin Zoologischer Garten (!), Berlin-Spandau, Hannover Hbf und Hamm (wegen der Umsteigemöglichkeit in/aus Richtung Dortmund, Essen und Düsseldorf), ggf. mit der Möglichkeit einer umsteigefreien Durchbindung über Köln Hbf hinaus ab/bis Brüssel. Die derzeitige Fahrzeit zwischen Berlin Hbf und Köln Hbf liegt mit 4:22 Stunden leider noch in einer Größenordnung, die den Flugverkehr begünstigt.

### **Überfälliger Handlungsbedarf auf politischer Ebene**

Nicht zuletzt besteht auf politischer Ebene unverändert großer Handlungsbedarf. Die Angebotsgestaltung im Fernverkehr orientiert sich an betriebswirtschaftlichen Kriterien mit der Folge, dass die Flächenerschließung im Fernverkehr seit Jahren deutliche Lücken aufweist. Auch die Angebotsreduzierungen des letzten Fahrplanwechsels machen hier keine Ausnahme.

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.«

Auch in der letzten Legislaturperiode wurde es wiederum versäumt, die entsprechende gesetzliche Regelung zu schaffen. Ein »Schienenersatzverkehr« in Form von Fernbusverbindungen erfüllt den gesetzlichen Auftrag nicht.

Handlungsbedarf besteht des Weiteren bei der Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen, insbesondere durch die Einführung der Fernbus-Maut. Die derzeitigen Rahmenbedingungen, die den Schienenverkehr im Vergleich zu Fernbus und Flugzeug systematisch benachteiligen, sind nicht akzeptabel.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003638>.

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