

■ Nahverkehr

Anschlüsse: kein Qualitätsmerkmal in Thüringen

aus SIGNAL 01/1998 (Februar 1998), Seite 18-20 (Artikel-Nr: 10003680)
 Alexander Barthel, stellv. DBV-Landesvorsitzender Thüringen

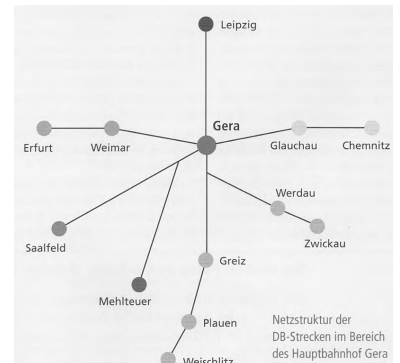
Betrachtungen zu einer Analyse der Fahrplangestaltung im Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Immer wieder kommen dem Deutschen Bahnkunden-Verband e.V. (DBV) zu Beginn einer neuen Fahrplanperiode der Deutschen Bahn AG kritische Hinweise und Beschwerden auf den Tisch, die sich auf verschiedene Unzulänglichkeiten bei der Gewährleistung eines reibungslosen Umsteigebetriebes auf größeren Bahnhöfen bzw. auf die Absicherung der Zuganschlüsse beziehen. Leider muß dazu von vornherein festgestellt werden, daß auch mit der Einrichtung des Integralen Taktverkehrs zu Beginn des Fahrplan-Jahresabschnittes 1997/98 die auftretenden Erschwernisse für bestimmte Gruppen von Reisenden nur zum Teil beseitigt werden konnten und eine Reihe von diesbezüglichen Wünschen offen geblieben ist. Der DBV hat deshalb in Vertretung der kritischen Vorstellungen und Hinweise der Fahrgäste des Deutschen Bahn AG am Beispiel des Hauptbahnhofes Gera eine auf den Kern dieser Beschwerden gerichtete Analyse vorgenommen und ist von deren Ergebnisse überrascht worden.

Durch graphische Gegenüberstellung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der den Hauptbahnhof der Stadt berührenden Züge des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs wurde es möglich, eine Reihe von Zusammenhängen der derzeitigen Fahrplangestaltung (Jahresfahrplan 1997/98) mit den gegenwärtig zu beobachtenden Problemen einer unzureichenden Attraktivität des schienengebundenen Personennahverkehrs deutlicher als bisher herauszuarbeiten.

Die Lage des Hauptbahnhofes Gera im Streckennetz der Deutschen Bahn AG war dabei für die Durchführung der Untersuchung deshalb besonders interessant, weil der den Hauptbahnhof Gera berührende Fahrgaststrom nicht nur durch seine von der Einwohnerzahl des gesamten städtischen Siedlungsgebietes abhängigen Größe eine wesentliche Quell- und Zielfunktion im Nah- und Fernverkehr besitzt, sondern weil gerade auch der Hauptbahnhof Gera als Kreuzungs- bzw. Schnittpunkt mehrerer Eisenbahnstrecken mit überregionaler, landesweiter und gesamtstaatlicher Bedeutung einen beachtenswerten Umsteigeverkehr zu verzeichnen hat.

Dabei muß gegenwärtig noch eingeräumt werden, daß zwar auf Grund der technischen Ausrüstung der in Gera insgesamt einmündenden bzw. abgehenden Strecken kein ausgesprochener und zugleich attraktiver Fernreiseverkehr in deren Bereich erfolgt, andererseits aber doch der überregionale und der die Bundesländer Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt verknüpfende Weistrecken-Personenverkehr in erheblichem Maße die Größenordnung der insgesamt zu verzeichnenden Fahrgastzahlen mitbestimmt. Der gegenwärtig gültige Fahrplan trägt mit seinen in diesem Jahr nochmals erweiterten Angebot an Regionalexpresszügen und den durch weitere Zugpaare ergänzten Interregio-Verbindungen den offensichtlich vorhandenen Bedürfnissen eines großen Kreises potentieller Fahrgäste und Bahnkunden durchaus Rechnung. An dieser Entwicklung haben nicht zuletzt die durch fortschreitende Baumaßnahmen möglich gewordenen Fahrtzeit-Straffungen und Verkürzungen einen



Ankunft aus	Stunde	Abfahrt nach
R Saalfeld	13	R Weimar
	10	RE Leipzig R Weischlitz
RE Greiz IR Köln R Mehlteuer	20	IR Chemnitz
	30	
R Glauchau R Leipzig RE Saalfeld	40	RE Erfurt R Glauchau
R Seelingstädt	50	
R Weimar	14	R Weimar
	10	RE Saalfeld R Leipzig R Altenburg IR Düsseldorf
IR Chemnitz		

erheblichen Anteil. Für die Gestaltung der Fahrpläne selbst war dabei noch von Bedeutung, daß mit dem Fahrplanwechsel 1997 (Frühjahr) für den größten Teil des Landes Thüringen (mit Ausnahme von Südthüringen) der Integrale Taktfahrplan ITF zur Anwendung gelangte.

Daß mit der teilweisen Verdichtung der Fahrplan-Angebote bzw. ihrer Vertaktung ein weiterer Schritt in die richtige Richtung zugunsten des Schienenverkehrs getan wurde, steht außer Zweifel. Um so mehr treten aber hinsichtlich der faktischen Fahrplankonstruktion und des darauf aufbauenden Zugverkehrs im Bereich des Hauptbahnhofes Gera für den überregionalen Personenverkehr Problemsituationen für den Fahrgaststrom auf, die zu denken geben sollten. Ohne künftige diesbezügliche Bemühungen der Deutschen Bahn AG in Verbindung mit der NVS (Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen) würde manches Erreichte dann in Frage gestellt und auch das Image der DB AG bliebe davon nicht unberührt.

Worum geht es dabei?

Ein erster Überblick über die graphische Darstellung des zeitlichen Ablaufs des Personenverkehrs auf dem Hauptbahnhof Gera läßt zunächst deutlich erkennen, daß den Fahrgästen im regionalen und überregionalen SPNV beim Umsteigen von den ankommenden (endenden) Zügen zu den abfahrenden (beginnenden) Zügen auf dem Hauptbahnhof Gera unterschiedliche, zumeist aber leider relativ lange, Wartezeiten zugemutet werden. Etwa ein reichliches Drittel (rd. 37%) der möglichen weiterführenden Anschlüsse kann innerhalb eines Zeitraumes von rd. 15 Minuten erreicht werden. Etwa ein Fünftel (rd. 19 %) der zu erreichenden Anschlüsse macht für den betroffenen Fahrgast jedoch bereits einen Zeitaufwand von 15-10 Minuten notwendig. Ein weiteres knappes Drittel (rd. 30%) aller Zugverbindungen beinhaltet dann aber schon Wartezeiten von weit über 30 Minuten sowie auch noch darüber (bis zu 45 Minuten). Dagegen stehen leider nur 14% der möglichen weiterführenden Zugverbindungen als durchgehende Züge (d.h. nur mit normalem Verkehrshalt auf dem Hbf Gera) zur Verfügung. Es wäre also bereits an dieser Stelle zu hinterfragen, ob eben nicht durch Verlängerung der Zuglaufstrecken zumindest eine teilweise Verringerung des Wartezeit-aufwandes für den einzelnen Fahrgast erreicht werden könnte.

Die graphische Darstellung der Zugankunfts- und Abfahrtszeiten macht darüberhinaus zugleich deutlich, daß zwar im Rahmen der Einführung des ITF eine Bündelung erreicht worden ist (d.h. Ankunft 15-10 Minuten vor der vollen Stunde und Abfahrt 5-15 Minuten nach der vollen Stunde), wobei aber für die Mehrheit der Fahrgäste daraus dann wieder vergrößerte Wartezeiten auf die weiterführenden Verbindungen entstanden sind.

Einer besonderen kritischen Bewertung hinsichtlich der gegenwärtig angewendeten Fahrplankonstruktion bedarf die Tatsache, daß 16 an sich zu ermöglichende Übergänge zwischen zwei Zugläufen nicht zu vollständigen Umsteigeverbindungen ausgebaut wurden.

Eine Reihe möglicher günstiger Anschlüsse für den Reiseverkehr sind durch von 2-5 Minuten zu späte Ankunftszeiten bzw. durch vorgezogene Abfahrtszeiten in der gleichen Größenordnung aufgegeben bzw. verschenkt worden.

Auf den Reisenden macht es dabei einen besonders fragwürdigen und damit jede Verkehrswerbung negierenden Eindruck, wenn laut Abfahrts- und Ankunfts-Fahrplantabelle in wesentlichen Verkehrsrelationen Ankunfts- und Abfahrtszeiten identisch (!) sind und dabei auch noch der Übergang auf einen anderen Bahnsteig (mit zweimaliger Treppenbenutzung!) bewältigt werden müßte. Eine spezielle kundenfreundliche Note erhalten diese nicht ermöglichten Anschlüsse, wenn durch die vertaktete Grundkonstruktion des Fahrplanes die vom Fahrgast in Kauf zu nehmende Wartezeit auf seinen nächsten, tatsächlichen Anschlußzug dann noch der vollen Taktzeit entspricht bzw. diese überschreitet.

Als Schlußfolgerungen aus den aufgezeigten Problemen und im Hinblick auf weitere Einzelfragen der Zugfahrten- und Personenverkehrsabwicklung auf der Grundlage des derzeitigen Fahrplanes sollten im Wirkungsbereich des Hauptbahnhofes Gera nachstehende Veränderungsvorschläge bei der jährlichen Überarbeitung des Fahrplanes im Personenverkehr (Nah- und Fernbereich) mit in Betracht gezogen werden: - Die bisher nicht erreichten Zuganschlüsse sollten in den Hauptverkehrsrichtungen (siehe Tabelle in der Anlage), soweit dies künftig ohne größeren betrieblichen Aufwand möglich ist, mit für die Fahrgäste vertretbaren Übergangszeiten hergestellt werden. Zu berücksichtigen sind dabei auch die Verkehrsbedürfnisse der kleineren Städte und Kommunen in der unmittelbaren Umgebung von Gera, wobei die Anbindung an die Taktverbindungen nach und von Weimar-Erfurt (Landeshauptstadt !) sowie nach Leipzig (nächstes Fernreisezentrum !) sowie deren Durchbindung bis in den Landkreis Altenburg (als Ost-West-Verbindung) und nach Greiz-Plauen (als Nord-Süd-Verbindung) gewährleistet sein müßte.

Die überhöhten Wartezeiten für Anschluß-Reisende, die sich aus der zeitlichen Verschiebung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der nichtdurchgehenden Züge ergeben, sollten - sofern dies die betriebstechnischen Gegebenheiten des Hbf Gera sowie die Fahrplankonstruktion insgesamt zulassen - verringert und damit attraktiver gestaltet werden.

In Zusammenhang mit den Hinweisen in Punkten 1 und 2 sollte geprüft werden, inwieweit die Verkehrsanlagen im Bahnhof Gera Süd verbesserte Anschlußbedingungen für Reisende in bzw. aus den Richtungen Gößnitz/Altenburg, Wünschdorf/Werdau/Zwickau, Greiz/Plauen und Saalfeld schaffen würden. Dabei sollte gegebenenfalls analysiert werden, ob mit vertretbarem Aufwand an Baumaßnahmen für das Umsteigen in Schwerpunktrichtungen die Zugfahrten an einen Doppelbahnsteig herangeführt werden könnten. Einer weiteren Effektivitätsuntersuchung bliebe es Vorbehalten, ob im Bhf Gera Süd auch die IR-Züge dann damit wieder einen fahrplanmäßigen Halt erhalten sollten. Ein spezifisches Problem ist und bleibt die Absicherung einiger vertretbarer Shuttle Verbindungen, die auf die Anschluß-Sicherung mit den in den benachbarten Fernreisezentren im 24h-Rhythmus bestehenden Fernverkehrsverbindungen gerichtet sind. Ob die gegenwärtig in den Richtungen Saalfeld und Leipzig in den späteren Abendstunden bzw. frühen Morgenstunden dafür geschaffenen Verbindungen ausreichen, bleibt abzuwarten. Sie sind jedoch weit weniger attraktiv als durchgehende Fernreisezüge (mit IC- oder D-Zug-Status); die aber derzeit leider Gera weder in Nord-Süd, noch in Ost-West-Richtung mit Verkehrshalt durchfahren. Weiterführend zu den Aussagen in Punkt 4 ist hervorzuheben, daß insgesamt gesehen der Anteil des Fernverkehrs am Schienenpersonenverkehr im Hbf Gera völlig unzureichend ist. Selbst die derzeit einzige getaktete IR-Relation

Düsseldorf-Chemnitz verkehrt nur im 4 Stunden-Takt im Ost-West-Korridor, während im Nord-Süd-Korridor täglich nur ein IR-Zugpaar verkehrt. Die gegenwärtig angebotenen Regionalexpress-Verbindungen bzw. der vorbereitete Städteexpress decken zwar viele überregionale Reisewünsche ab, können aber wachsende Fernreisebedürfnisse, der in der ostthüringer Region lebenden Bürger künftig sicher nur unvollständig befriedigen. Eine entsprechende Angebotserweiterung muß daher auf der Tagesordnung bleiben!

Zu den hier unterbreiteten Gedanken und Schlußfolgerungen dürfte es sicherlich weitere Ergänzungen, vielleicht aber auch Kritiken geben. Der Vorstand des Landesverbandes Thüringen im Deutschen Bahnkunden-Verband e. V. ist deshalb an allen diesbezüglichen Meinungen interessiert, wird diese auswerten und dann den zuständigen Stellen der Deutschen Bahn AG sowie der NVS zur Einarbeitung in künftige Fahrplanprojekte übergeben.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003680>.

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