SIGNALARCHIV.DE

Internationaler Schienenverkehr

Schnelles Ende

aus SIGNAL 01/2015 (Februar/März 2015), Seite 27 (Artikel-Nr: 10003714)

Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV)

IGEB Fernverkehr

Leider schon wieder Geschichte: Der DB-Triebwagen geschildert mit »do Poznan Gl.« wartet in Frankfurt (Oder) auf die Abfahrt nach Posen im September 2014. (Foto: Florian Müller)

Regionalzugverbindung Frankfurt (Oder)--Poznan eingestellt

Seit dem 8. August 2014 verkehrten neben den EuroCity-Zügen (Berlin-Warszawa-Express) auch zwei durchgehende Zugpaare des Regionalverkehrs zwischen Frankfurt (Oder) und Poznan Gl. (Posen Hbf) mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen in Polen - siehe SIGNAL 5/2014. Mit großem Erfolg - schon bald nach der Einführung musste der DB-Triebwagen (BR 646) gelegentlich in Doppeltraktion fahren.

Und dann das: Nach nicht mal fünf Monaten, am 31. Dezember 2014 wurde dieses Angebot schon wieder eingestellt! Grund dafür ist die Streichung der Zuschüsse auf polnischer Seite, da in dieser Relation das bestehende EuroCity-Angebot als ausreichend angesehen wird. Auch vermutet man, dass sich die polnischen Verwaltungen in Warschau und in der Wojewodschaft nicht einigen konnten, ob diese Linie als »Regionalverkehr« oder als »Internationaler Verkehr« finanziert werden soll.

Damit setzt sich die Talfahrt des Schienenverkehrs zwischen Deutschland und Polen unvermindert fort (siehe auch Artikel zur Einstellung des EC »Wawel« auf Seite 28) und es zeigt sich erneut, dass das Zusammenwachsen Europas beim deutsch-polnischen Schienenverkehr nur in Ausnahmen wie dem »Berlin-Stettin-Ticket« funktioniert.

Unbefriedigende Angebotslücken sind zurückgeblieben: Die Fahrplanlagen der Regionalzüge waren so gewählt, dass diese die EuroCity-Verbindungen ergänzten, aber nicht konkurrenzierten. So konnte beispielsweise zwischen Poznan und Frankfurt (Oder) die bislang nachmittags bestehende Angebotslücke von 5 Stunden (bezogen auf umsteigefreie Verbindungen) deutlich reduziert werden.

Der Deutsche Bahnkunden-Verband und der Berliner Fahrgastverband IGEB kritisieren daher die, noch dazu sehr kurzfristig angekündigte Einstellung dieser beiden Zugpaare. Ob ein neues Verkehrsangebot angenommen wird oder nicht, kann erfahrungsgemäß erst nach ca. einem Jahr beurteilt werden. Der im vorliegenden Fall vorhandene Zeitraum von noch nicht einmal einem halben Jahr war viel zu kurz!

Des Weiteren wurde das neue Angebot kaum beworben. Wie eine gute bzw. intensive Werbung aussehen kann bzw. letztlich auch muss, zeigt die Deutsche Bahn beispielsweise im Fall der IRE-Züge zwischen Berlin und Hamburg. Im Falle der Frankfurt-Poznan-Züge hätte natürlich der polnische Aufgabenträger vor allem die polnischen Fahrgäste an der Strecke als das größte Potenzial umwerben müssen.

Auch eine attraktive Tarifgestaltung ist für die Kundenakzeptanz gerade im grenzüberschreitenden Verkehr von entscheidender Bedeutung. In den Regionalzügen Frankfurt (Oder)--Poznan galt bislang der vergleichsweise hohe und damit recht unattraktive internationale Tarif. So war der Fahrpreis für die Regionalzüge in dieser

Relation im Vergleich zu den EuroCity-Verbindungen nur unwesentlich geringer. Erst mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 wurde mit dem kostengünstigeren »Berlin-Poznan Regio Spezial« eine Korrektur vorgenommen - leider zu spät! 18 Tage später fuhr der letzte durchgehende Regionalzug.

DBV und IGEB hoffen, dass sich die Probleme, die offenbar verwaltungstechnischer Natur sind, bald lösen lassen und die Verbindung im Frühjahr wieder dauerhaft aufgenommen wird.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003714.

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