

■ Fernverkehr

InterRegio - Auslaufmodell der DB AG?

aus SIGNAL 08-09/1998 (November 1998), Seite 27-29 (Artikel-Nr: 10003845)

IGEB, Abteilung Fernverkehr Deutscher Bahnkunden-Verband, Hauptverband, Landesverbände Berlin und Brandenburg

Probleme bei der derzeitigen Angebotsgestaltung

In den letzten Wochen hat die DB AG einmal mehr für Negativ-Schlagzeilen in der Presse gesorgt, als Pläne bekannt wurden, ab 27. September 1998 62 Fernzüge überwiegend im InterRegio-Verkehr (IR) einzustellen bzw. bei 42 weiteren Verbindungen den Laufweg zu verkürzen. Erstaunt hat dann auch fast nicht mehr die Tatsache, daß die Einschnitte in den ostdeutschen Bundesländern besonders drastisch ausfallen sollten.

Betroffen wären vor allem die Relationen Berlin - Cottbus - Görlitz und Berlin - Stralsund. Auch wenn diese Pläne zumindest zu obigem Termin erst einmal nicht verwirklicht wurden, müssen doch die derzeitigen Probleme beim IR-Verkehr endlich gelöst werden. Schon seit längerem wurden seitens der Fahrgastverbände bei diesem Zugsystem aus nachfolgend beschriebenen Gründen Angebotsreduzierungen befürchtet.

Angebotsstruktur

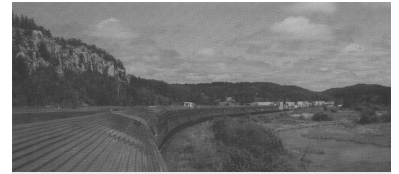
In einigen Relationen besteht eine direkte Konkurrenz zwischen dem Interregio- und Regionalexpreßangebot. So werden z.B. zwischen Berlin und Stralsund die gleichen Fahrzeiten erreicht, obwohl der Regional-Expreß sogar einige zusätzliche Verkehrshalte bedient. Unbefriedigend ist die derzeitige Situation auch dadurch, daß der RegionalExpreß-Verkehr als Bestandteil des Nahverkehrsangebotes von den einzelnen Bundesländern bestellt und bezahlt wird, der IR-Verkehr sich dagegen als Produkt des Schienenpersonennahverkehrs wirtschaftlich selbst tragen muß.

Verschärft wird die Situation in Berlin nicht zuletzt dadurch, daß die in den genannten Relationen verkehrenden RegionalExpreß-Zügen über die Stadtbahn geführt werden und damit die Innenstadt kundenfreundlich erschließen, der IR-Verkehr aber - aufgrund der Probleme bei der Wiederinbetriebnahme der Stadtbahn - zu einem Großteil zum Bahnhof Berlin-Lichtenberg verlagert wurde und dort, entgegen ersten Planungen, auch verbleiben wird.

Tarife

Konkurrenz besteht zwischen Interregio- und Regionalverkehr auch in diesem Bereich. So gibt es mit dem »Schönen Wochenende-Ticket« ein sehr attraktives Tarifangebot im Regionalverkehr, etwas Vergleichbares im Fernverkehr fehlt dagegen. Völlig unverständlich und unsensibel war in diesem Zusammenhang auch die letzte Tarifierhöhung im April 1998, die fast einen Gleichstand zwischen den Tarifgebieten A und B gebracht hat; nicht berücksichtigt wurde dabei, daß die Kaufkraft in den neuen Bundesländern weiterhin deutlich geringer ist.

Komfort



Aussichtswaagen, wie hierzwischen Toronto und Vancouver, könnten auch eine InterRegio-Fahrt "beleben«. (Foto: Christian Schultz, 1998)



InterRegio bei der Durchfahrt durch den Bf Alexanderplatz. (Foto: Christian Schultz, 1998)

Auch hier schwindet der Vorsprung des IR-Angebotes zusehends. In vielen Relationen wird zum Beispiel bei den IR-Zuggarnituren versäumt, einen Bistro-Wagen als Serviceleistung einzusetzen. Andererseits bieten die beispielsweise auf der Regional-Expreß-Linie RE1 zwischenzeitlich eingesetzten neuen Doppelstockwagen (RE 160-Wagen) einen hervorragenden Fahrkomfort. Ein Grundangebot an Speisen und Getränken ist in diesen Zügen ebenfalls vorhanden.

Falls diese Planungen der DB AG einmal umgesetzt werden sollten, hat der Bahnkunde das Nachsehen. Das Angebot wird ausgedünnt, schlechtere Anschlüsse und längere Reisezeiten sind die Folge. Ein Unding, wenn man bedenkt, daß an anderen Stellen Milliarden an Steuergeldern investiert werden, um attraktive, kurze Reisezeiten zu ermöglichen! Verkehrspolitisch sind die geplanten Einsparungen auch deshalb ein fatales Zeichen, da das Ziel der Bahnreform ja gerade ist, mehr Verkehr an der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Auf Nachfragerückgänge nach den unzähligen Negativschlagzeilen im Zusammenhang mit dem ICE-Unglück von Eschede und dem Chaos bei der Wiederinbetriebnahme der Stadtbahn mit einem derartigen »Streichkonzert" zu reagieren, zeugt von einer blamablen Geschäftspolitik.

Bessere Angebote sind gefragt!

Keinesfalls ist sichergestellt, daß die durch mögliche Einschränkungen beim IR-Verkehr entfallenden Zugkilometer z.B. durch Regional-Expreß-Züge ersetzt werden; im Gegenteil: auch die Regionalisierungsmittel wurden zwischenzeitlich in ihrer heutigen Größenordnung in Frage gestellt. Um so notwendiger ist es unseres Erachtens daher, das IR-Angebot weiterzuentwickeln. Die hier vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen beziehen sich dabei auf die Bereiche Tarife, Fahrplangestaltung und Komfort/Service.

Bessere Tarife!

Begrüßenswert ist, daß die DB AG das Angebot »Sommer Spezial" zu erweiterten Konditionen (leider zeitlich begrenzt) als »Herbst Spezial" fortführt. So können Fahrgäste künftig zu einem Pauschalpreis von 69,- DM (Bahncard-Besitzer für 49,- DM) täglich außer freitags und sonntags ab 9 Uhr in ganz Deutschland sämtliche IR-Verbindungen für eine beliebig lange Fahrstrecke nutzen, von 19.00 Uhr an alle anderen Züge. Die Rückfahrt am gleichen Tag ist wie die Hinfahrt in diesem Pauschalpreis enthalten.

Unbefriedigend aus Fahrgastsicht sind allerdings auch hier die Ausnahmeregelungen, die das Tarifsystem mit seiner Vielzahl von Angeboten insbesondere für den Fahrgast, der die Bahn nur gelegentlich nutzt, wieder ein Stück unübersichtlicher machen. Unseres Erachtens wollten die Konditionen für das Angebot »Herbst Spezial" bzw. für das Nachfolgeangebot verbessert werden: Vorstellbar wäre die Einführung eines gestaffelten Pauschaltarifes speziell für den IR-Verkehr:

- Entfernung 400 km
- 2. Klasse 50,- DM 70,- DM
- 1. Klasse 80,-DM 100,-DM

Die Rückfahrt am gleichen Tag wie die Hinfahrt sollte in den Pauschaltarif eingeschlossen sein.

Gültigkeit: Montag, 0.00 Uhr, bis Freitag, 3.00 Uhr

50 % Rabatt: (in beiden Wagenklassen) für Kinder bis 18 Jahre und Rentner.

Die Reservierungsgebühr für Sitzplätze sollte auf 3,- DM pro Fahrkarte begrenzt werden (unabhängig von der Anzahl der Fahrgäste, für die die Fahrkarte ausgestellt wurde).

Für Fahrten am Wochenende ist es unseres Erachtens sinnvoller, das inzwischen in der Öffentlichkeit sehr bekannte und gut genutzte Angebot »Schönes Wochenende-Ticket" auf den IR-Verkehr auszudehnen, anstatt hier das Angebot »Herbst Spezial" anzubieten. Denkbar wäre z.B. ein Tarif für dieses erweiterte »Schöne Wochenende-Ticket" von 50,- DM in der 2.Klasse (anstatt 35,- DM bislang) und - als zusätzliches Angebot ausschließlich für den InterRegio - 100,- DM in der 1. Klasse. Damit könnte auch die zeitweise Überlastung der Regionalzüge mit zum Teil unbefriedigender Beförderungsqualität, verbunden mit entsprechendem Ärger für den Kunden, reduziert werden. Mittelfristig bildet die Einführung des Relationspreissystems die Chance, insbesondere schwächer genutzte IR-Linien, wie zum Beispiel Berlin - Rostock, tariflich attraktiver als derzeit zu gestalten und so das IR- Netz mindestens zu erhalten.

Bessere Fahrplangestaltung

Bezüglich der Fahrplangestaltung sollten folgende Verbesserungen umgesetzt werden; berücksichtigt wurden in dieser Aufstellung ausschließlich IR-Verbindungen, die den Raum Berlin erschließen.

- Um das Stadtgebiet Berlins im Inter-Regio-Verkehr attraktiv zu erschließen, ist die kurzfristige Rückverlagerung der zur Zeit nach Berlin-Lichtenberg umgeleiteten IR-Züge auf die Stadtbahnstrecke erforderlich.

IR-Linie 34

(Dresden/Chemnitz - Berlin - Rostock)a) Zwischen Rostock und Berlin sollte eine Tagesrandverbindung (Abfahrt in -- Rostock ca. 20.00 Uhr) eingeführt werden, um die Bahn in dieser Relation insbesondere für Tagestouristen attraktiver zu machen.

b) Um die im laufenden Fahrplan bestehende Konkurrenz zwischen InterRegio- und RegionalExpresß-Angebot im Abschnitt Berlin - Elsterwerde (bedingt durch die praktisch gleiche Fahrplanlage) zu beseitigen, sollte unbedingt eine zeitliche Entzerrung vorgenommen werden.

IR-Linie 32

(Berlin-Cottbus-Görlitz) Um den relativ kurzen Zuglauf in dieser Relation zu vermeiden, sollte die Inter-Regio-Linie Aachen-Berlin, alternativ Schiphol--Berlin bis Cottbus verlängert werden.

Auf die Weiterführung der Züge bis Görlitz kann verzichtet werden unter der Voraussetzung, daß in Cottbus direkte Anschlüsse zwischen InterRegio- und

Regionalzügen gewährleistet werden. Eine für den Bahnkunden sehr interessante Neuerung wäre sicherlich eine direkte IR-Verbindung zwischen Berlin, Görlitz und dem Riesengebirge; ein derartiges Angebot sollte mindestens an Wochenenden und Feiertagen bestehen.

Weiterhin müßten Möglichkeiten zur Beschleunigung des IR-Verkehrs geprüft werden, um attraktivere Reisezeiten im Vergleich zur Autobenutzung zu erreichen. Stellvertretend seien hier die Relationen Berlin - Rostock (hier sorgt schließlich die Autobahn für erhebliche Konkurrenz) und die - bereits erwähnte - IR-Strecke Berlin - Pasewalk - Stralsund genannt.

Besserer Komfort und Service

Aus Sicht des Bahnkunden wäre vorrangig die konsequente Einhaltung der seitens der DB AG selbst vorgegebenen Qualitätsmerkmale zu fordern, insbesondere der Einsatz von Bistrowagen. Da der Interregio unter anderem eine wichtige Funktion bei der Erschließung der Urlaubsgebiete erfüllt, wäre der Einsatz von Aussichtswagen, wie sie z.B. in der Schweiz oder auch in Kanada üblich sind und sich bei den Reisenden großer Beliebtheit erfreuen, eine interessante Bereicherung. Zur Verbesserung der Serviceleistungen im Zug sollte generell eine Mahlzeit im Fahrpreis enthalten sein (bei den Nachtautoreisezügen ist zum Beispiel das Frühstück im Fahrpreis enthalten). Zur Gewährleistung der Versorgungslogistik ist hierbei sicherlich eine Verknüpfung mit der Platzreservierung sinnvoll.

Es ist sehr zu hoffen, daß sich die Angebotsgestaltung der DB AG künftig stärker an den Wünschen der Bahnkunden orientiert, damit das Ziel, deutlich mehr Verkehrsleistungen als bisher auf der Schiene abzuwickeln, nicht letztlich Wunschdenken bleibt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003845>.

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