

■ Fernverkehr

Verbesserungen beim Fahrplanangebot Berlin -- Hannover

aus SIGNAL 10/1998 (Dezember 1998), Seite 15 (Artikel-Nr: 10003859)

IGEB

Abteilung Fernverkehr

Obwohl seit Inbetriebnahme der Neu-/Ausbaustrecke Berlin -- Hannover in der Ost/West-Relation deutliche Fahrzeitreduzierungen und eine Erhöhung der Zugfrequenz (ICE-Linie 10, Berlin -- Düsseldorf) realisiert wurden, verbleiben jedoch im aktuellen Fahrplanabschnitt einige Angebotsmängel.

Fahrzeit Berlin -- Hannover

Zumindest für die Züge der ICE-Linie 10 werden die Möglichkeiten der Infrastruktur bezüglich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit derzeit bestenfalls im Verspätungsfall genutzt. Dies zeigt ein Fahrvergleich zwischen den Zügen der ICE-Linie 6 und 10 zwischen Zoologischer Garten und Wolfsburg (Linie 6: 58 Minuten, Linie 10: 71 Minuten). Hier sollten die Möglichkeiten der 5,1 Mrd. DM teuren Infrastruktur vom kommenden Fahrplanwechsel an für den Fahrgast nutzbar gemacht werden.

In diesem Zusammenhang muß auch berücksichtigt werden, daß der Fahrpreisunterschied in der Relation Berlin -- Hannover mit 74,20 DM bei Nutzung des InterRegio und 96,- DM beim ICE (Normalfahrt, 2. Klasse, einfache Fahrt) erheblich ist, der Fahrzeitunterschied aber gerade einmal sechs Minuten ausmacht.

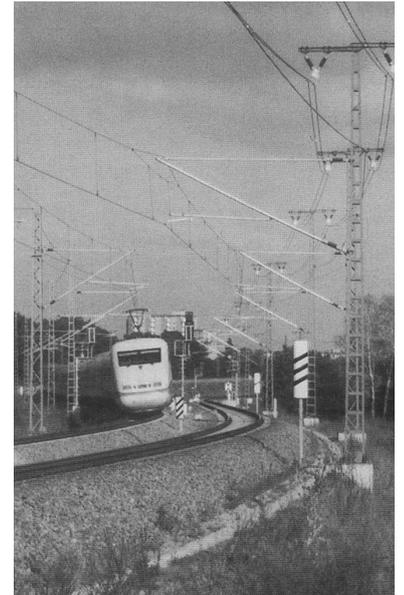
ICE-Systemhalte Berlin-Spandau und Wolfsburg

Aus Fahrgastsicht unbefriedigend ist auch die wechselnde Bedienung der Halte in Berlin-Spandau und Wolfsburg sowohl bei der ICE-Linie 6 als auch 10. Insbesondere bei dem Hintergrund reichlich bemessener Fahrzeitreserven bei der Linie 10 ist dies nicht einzusehen.

Für Fahrgäste von Berlin-Spandau nach Wolfsburg bleibt - zumindest bei ICE-Nutzung - zeitweise ein Umweg über Berlin-Zoologischer Garten. Schwer verständlich ist für Fahrgäste auch die Situation, wenn ein ICE aus betrieblichen Gründen im Bf Berlin-Spandau hält, der Ausstieg aber nicht freigegeben wird. Grundsätzlich sollten daher sowohl Berlin-Spandau als auch Wolfsburg Systemhalte mit stündlicher Bedienung werden. Insbesondere ist auch nicht einzusehen, daß Züge einen Bahnhof, der aufwendig und mit hohem finanziellen Aufwand neu gebaut wurde, ohne Halt durchfahren.

Kapazität der ICE-Halbzüge

In der Praxis bewährt hat sich der Einsatz der einzeln geführten ICE-Halbzüge zwischen Berlin und Düsseldorf nicht, da selbst an Werktagen zum Teil erhebliche Überlastungen auftreten. Um eine attraktive Angebotsqualität zu gewährleisten, ist eine Kapazitätserhöhung unumgänglich (nach Planungen der DB AG sollen vom kommenden Fahrplanwechsel am 30. Mai 1999 an jene Züge, bei denen keine



Die «Staakener Kurve» der Lehrter Bahn, Richtung Spandau. (Foto: Heinz-Peter Schwarz, Sept. 1998)

Zugteilung in Hamm erfolgt, deshalb auch mit ICE 1-Garnituren gefahren werden).

Umsteigebeziehungen im Bahnhof Stendal

Verbesserungsbedürftig ist auch die Anschlußgestaltung im Bf Stendal für die Relation Berlin -- Salzwedel. Ein InterRegio benötigt für die Strecke vom Bf Zoo bis nach Stendal zwar nur 48 Minuten, dafür ergeben sich in Stendal Übergangszeiten auf die Züge des Nahverkehrs von bis zu etwa zwei Stunden. Hier sind unbedingt Abstimmungsgespräche zwischen den Geschäftsbereichen Fern- und Nahverkehr erforderlich, um für den Fahrgast attraktive Verbindungen zu schaffen. Es ist ein Unding, wenn für etliche Milliarden DM Schieneninfrastruktur modernisiert und leistungsfähig ausgebaut wird und der damit verbundene Zeitvorteil aber durch schlechte Fahrplangestaltung und fehlende Koordination zunichte gemacht wird.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003859>.

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