

## Großes Verbesserungspotenzial durch kleine Maßnahmen

### Fernverkehr in Berlin-Brandenburg

In den vergangenen Jahren ermöglichten Streckenaus- und Neubauten für die Region Berlin-Brandenburg deutliche Verbesserungen im Schienenpersonenfernverkehr – vor allem im ICE-Verkehr. Derartige Großprojekte sind in den nächsten Jahren nicht zu erwarten. Dennoch gibt es erhebliches Verbesserungspotenzial, nicht zuletzt deshalb, weil mit der Abschaffung des InterRegio-Angebots erhebliche Lücken entstanden.

In den nächsten Jahren werden keine Infrastrukturprojekte vollendet werden können, die nennenswerte Fahrzeitverkürzungen ermöglichen. Erst 2015 – oder noch später – wird mit der kompletten Inbetriebnahme der Neu-/Ausbaustrecke Halle/Leipzig—Erfurt innerhalb der Relation Berlin—München wieder ein Großprojekt fertig (VDE-Projekt 8.2). Umso wichtiger sind die kleinen Schritte. Was kann bzw. was muss für relativ wenig Geld zeitnah getan werden?

#### ICE-Linie 10 Berlin Ostbahnhof—Köln/Bonn

In dieser Relation kann das Angebot mit der Einrichtung einer ICE-Sprinter-Verbindung verbessert werden. Halte für dieses Zugpaar sollten dabei auf Berlin Ostbahnhof, Berlin Hauptbahnhof, Berlin Zoologischer Garten, Berlin-Spandau, Hannover Hbf, Dortmund Hbf und Köln Hbf beschränkt werden, um auf diese Weise kürzere Fahrzeiten im Vergleich zum übrigen ICE-Angebot zu ermöglichen.

Auch Frankfurt (Oder) kann in diese Linie mit mindestens einem Zugpaar eingebunden werden. Gerade die Möglichkeit, die auf o.g. Linie eingesetzten ICE 2-Doppel-einheiten zu flügeln, kann u. a.

in dieser Relation sinnvoll genutzt werden. Bei einer Abfahrt früh ab Frankfurt (Oder) bzw. einer Ankunft am zeitigen Abend kann auch die zu diesen Zeiten besonders stark frequentierte RegionalExpress-Linie RE 1 entlastet werden.

#### ICE-Linie 11 Berlin Ostbahnhof— Frankfurt am Main— Stuttgart—München ICE-Linie 12 Berlin Ostbahnhof— Frankfurt am Main— Basel

Am 10. Juni 2007 wurde in Frankreich auf der rund 300 km langen Neubau-  
strecke Paris—Baudrecourt in der Relation Paris—Straßburg bzw. Saarbrücken der planmäßige Betrieb aufgenommen. Diese Strecke bzw. der Einsatz von mehrsystemfähigen ICE 3 MF (Baureihe 406 F) ermöglichen zwischen Frankfurt am Main Hbf und Paris Est nunmehr Fahrzeiten von 4:07 Stunden. Ab dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 soll die Fahrzeit nochmals auf dann 3:49 Stunden reduziert werden.

Bei entsprechender Durchbindung der ICE-Sprinter-Verbindung ICE 1090/1091 Berlin—Frankfurt am Main – die Fahrzeit beträgt 3:33 Stunden zwischen den Hauptbahnhöfen dieser Städte – kann damit auch eine attraktive Tages-Direktverbindung zwischen Berlin und Paris geschaffen werden. Voraussetzung dafür ist der Einsatz des ICE 3 MF auch für dieses Zugpaar. Unabhängig von dieser Durchbindung sollten alle



Bei Einsatz von ICE-Doppeleinheiten (hier im Bahnhof Teltow auf der Anhalter Bahn) sollte durch Flügeln dieser Züge von Berlin in Richtung Süddeutschland lästiges Umsteigen zumindest für einen Teil der Reisenden vermieden werden.

Foto: Christian Schultz

ICE-Sprinterverbindungen in Berlin – entsprechend den übrigen ICE-Verbindungen der Linien 11 und 12 – grundsätzlich über die Stadtbahnstrecke geführt werden, um unnötige Irritationen bei den Fahrgästen zu vermeiden.



Verbesserungspotenzial im Fernverkehr: Durch Verknüpfung der EC-Linie Berlin—Warschau (Berlin-Warszawa-Express, hier bei Fangschleuse östlich von Berlin) mit der IC-Linie Berlin—Amsterdam könnte für viele Reisende ein Umsteigen in Berlin vermieden werden.

Foto: Christian Schultz

Gerade das am 2. Juli 2007 in Brüssel gegründete Kooperationsprojekt „Railteam“, das eine Verknüpfung der nationalen Hochgeschwindigkeitsverkehre der österreichischen ÖBB, der schweizerischen SBB, der französischen SNCF, der belgischen SNCB, der niederländischen NS, der DB AG und dem Eurostar bzw. eine bessere Vermarktung zum Ziel hat, sollte die Einrichtung der beschriebenen internationalen Verbindung wesentlich erleichtern.

#### IC-/EC-Linie 27 Hamburg—Berlin—Dresden—Prag/ Wien/Budapest

Die Züge dieser Linie haben seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 einen Halt in Büchen erhalten. Einzige Ausnahme bildet IC 2072 / 2074 Dresden—Berlin—Westerland (Sylt). Für den Bahnkunden sorgen derartige Ausnahmen im Fahrplan für eine unnötige Unübersichtlichkeit des Bahnangebots, ein fester Systemhalt für alle IC-/EC-Züge dieser Relation sollte hier selbstverständlich sein, zumal Büchen gute Anschlüsse nach Lübeck bietet. Bestehende Fahrbarkeitskonflikte mit dem Regional-

verkehr sollten nicht zuletzt angesichts der überlangen Aufenthaltszeiten in Hamburg Hbf (29 Minuten), des Weiteren auch in Husum (12 Minuten) lösbar sein. Eine Optimierung der Fahrplanlage ist bei diesem Zug zur Attraktivitätssteigerung dringend geboten.

## ICE-Linie 28

### Hamburg—Berlin—Leipzig— Nürnberg—München

In Kooperation mit der Dänischen Staatsbahn wird es ab 9. Dezember 2007 endlich wieder eine tägliche umsteigefreie Verbindung zwischen Berlin und Kopenhagen geben. Zum Einsatz kommen hier die dieselgetriebenen ICE-TD der Baureihe 605 (zwischen Berlin und Hamburg Hbf ist dieser Zug dabei mit der Zugeinheit Berlin—Flensburg—Århus vereinigt). Folgender Fahrplan ist geplant, leichte Abweichungen sind jedoch noch möglich:

Kopenhagen	ab	7.44 Uhr
Hamburg Hbf	ab	12.40 Uhr
Berlin Hbf	an	14.36 Uhr
Berlin Ostbahnhof	an	14.47 Uhr

Berlin Ostbahnhof	ab	15.11 Uhr
Berlin Hbf	ab	15.22 Uhr
Hamburg Hbf	ab	17.28 Uhr
Kopenhagen	an	22.08 Uhr

Unbefriedigend ist jedoch die Abfahrt ausschließlich am Nachmittag ab Berlin. Eine sinnvolle Ergänzung dieses Angebots wäre daher die Einrichtung eines zweiten Zugpaares mit einer Abfahrt früh ab Berlin bzw. nachmittags ab Kopenhagen.

Auch die Fahrzeit kann bei Führung dieser Züge über Büchen—Ratzeburg—Lübeck, d.h. durch Umgehung des Knotens Hamburg Hbf, um über ½ Stunde reduziert und damit ohne wesentlichen Infrastrukturausbau attraktiver werden.

Zwischen Berlin und Rostock bzw. Warnemünde besteht im Fernverkehr der Deutschen Bahn derzeit lediglich eine Verbindung abends ab Berlin (Berlin Hbf ab 18.10 Uhr) bzw. früh ab Rostock (Rostock Hbf ab 07.27 Uhr, sonnabends ab 09.27 Uhr, (siehe auch SIGNAL 3/2007)). Eine sinnvolle Ergänzung dieses Angebots kann hier mit einer Frühverbindung ab Berlin bzw. einer Abendverbindung ab Warnemünde bzw. Rostock Hbf erreicht werden. Gerade Geschäftsreisende, Tages- und Wochenendtouristen dürften von dieser Verbesserung erheblich profitieren.

In der Praxis sind die Fahrzeiten der ICE-Verbindungen zwischen Berlin Hbf und Hamburg Hbf mit überwiegend 1:33 Stunden bzw. 1:36 Stunden äußerst knapp bemessen, so dass es oft zu Verspätungen kommt. Dem Bahnkunden nutzen letztlich jedoch keine theoretischen Werte, so dass hier Handlungsbedarf besteht. Dies dürfte am ehesten durch eine geringfügige Streckung der Fahrzeit auf 1:40 Stunden zu erreichen sein.

Auch Richtung München sind bei dieser Linie Verbesserungspotenziale durch Einrichtung weiterer umsteigefreier Verbindungen vorhanden; dabei müssen die fahrzeugtechnischen Möglichkeiten der Zugteilung von ICE-Doppeleinheiten endlich auch verstärkt genutzt werden:

- Bei Zugteilung in Nürnberg Hbf (1): Weiterführung eines Zugteils ab/bis Karlsruhe Hbf über Aalen und Stuttgart Hbf; zwischen Nürnberg Hbf und Karlsruhe Hbf würden bei dieser Lösung, z. B. bei Einrichtung von drei Zugpaaren, die heutigen IC-Verbindungen entsprechend durch ICE ersetzt werden.
- Bei Zugteilung in Nürnberg Hbf (2): Weiterführung eines Zugteils ab/bis Wien über Regensburg, Passau, Linz; alternativ ist in Nürnberg Hbf auch ein Korrespondenzhalt denkbar, der ein bahnteilgleiches Umsteigen in die ICE-Züge der mit einem Zwei-Stunden-Takt geplanten Verbindung Frankfurt am Main Hbf—Nürnberg Hbf—Wien ermöglicht.

## IC-Linie 51

### Düsseldorf—Kassel-Wilhelmshöhe— Erfurt—Berlin—Stralsund

Ähnlich wie bei der Verbindung Berlin—Rostock fehlt auch auf dieser Linie eine Frühverbindung zwischen Berlin und Stralsund bzw. Binz. Derzeit fährt der erste InterCity um 9.48 Uhr ab Berlin Hbf (12.41 Uhr an Stralsund). Gerade für Tages- und Wochenendtouristen wäre eine zusätzliche um 2 Stunden frühere IC-Verbindung eine deutliche Verbesserung.

In der Gegenrichtung sind die Abendverbindungen mit IC 1932 und 1952 leider auf Sonntage beschränkt; mit der Ausweitung der Verkehrstage kann auch hier das Angebot deutlich kundengerechter gestaltet werden.

## IC-Linie 77

### Schiphol—Berlin/ Berlin-Warszawa-Express

Ab Januar 2008 ist die Sanierung der Havelbrücke auf der Stammstrecke der Lehrter Bahn in Rathenow geplant. In der Folge wird der Regionalverkehr zwischen Großwüdicke und Rathenow einerseits durch Busse ersetzt, andererseits sind zumindest für die Dauer der Baumaßnahmen wieder Halte von InterCity-Zügen in Rathenow geplant. Hier muss die Chance genutzt werden, diesen Halt auch dauerhaft zu erhalten.

Durch Verknüpfung o.g. Linie mit der EC-Linie Berlin—Warschau (Berlin-Warszawa-Express) kann für viele Kunden ein unnötiges Umsteigen in Berlin vermieden werden; bei zwei der zurzeit bestehenden drei Zugpaare kann diese Durchbindung mit akzeptabler Fahrplanlage realisiert werden.

Weitere Verbesserungen können erzielt werden, wenn einzelne Züge dieser Linie die Relation Berlin—Cottbus—Görlitz—Wrocław (Breslau)—Kraków (Krakau) bedienen bzw. entsprechend durchgebunden werden. So kann z. B. Görlitz deutlich attraktiver auf der Schiene angebunden werden als derzeit. Aus diesem Grund sollte auch das Zugpaar IC 240/241 „Wawel“ Hamburg—Kraków denselben Laufweg erhalten. In dieser Relation rächt sich leider der bislang unzureichende Ausbau der Infrastruktur, da u. a. der 93 km lange Abschnitt Cottbus—Görlitz nicht elektrifiziert ist.

Weiterhin ist die Führung von IC-Zugpaar 143/144 (Schiphol/Amersfoort—Berlin—Szczecin) in Berlin über die Stadtbahnstrecke sinnvoll—so wie bei den übrigen Zügen dieser Linie. Damit würde die Übersichtlichkeit des Angebots für die Fahrgäste verbessert werden bzw. es würden einheitliche Halte dieser IC-Linie im 2-Stunden-Takt gewährleistet.

## Verbindung Berlin—Hof— Regensburg—München

In dieser Relation hat die DB AG das Fernverkehrsangebot eingestellt. Nunmehr bestehen jedoch Chancen, diese Verbindung wiederherzustellen. Als Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung wird ab dem kommenden Fahrplanwechsel die zum Arriva-Konzern gehörende Vogtlandbahn die frühere InterRegio-Linie Hof—Regensburg—München bedienen. Die ab 9. Dezember 2007 in dieser Relation geplanten 5 Zugpaare unter dem Markennamen ALEX (Arriva-Länderbahn-Express) werden neben Abteil- und Großraumplätzen auch über ein Bistro und einen Mehrzweckbereich für Fahrräder verfügen. Der Fahrscheinverkauf im Zug wird ohne Aufpreis möglich sein.

Mit der Durchbindung von ein bis zwei Zugpaaren ab/bis Berlin kann die Qualität des Bahnangebots in der o. g. Relation wesentlich verbessert werden. Bereits eine Durchbindung ab/bis Leipzig Hbf würde dabei für den Bahnkunden eine deutliche Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Zustand bedeuten.

## Nachtzugverbindung Berlin-Lichtenberg—München Hbf (NZ 1400/1401)

Wenngleich eine sinnvolle Einbindung von Brandenburgs Landeshauptstadt Potsdam in das Fernverkehrsangebot u. a. durch die Neu-/Ausbaustrecke Berlin—Hannover sehr erschwert ist, so sollten jedoch die wenigen Möglichkeiten genutzt werden. Hier bietet sich gerade die direkte Führung der Nachtzugverbindung NZ 1400/1401 Berlin—München über Potsdam Hbf an.

## Bahnhof Berlin Zoologischer Garten

Trotz der hohen Akzeptanz des Berliner Hauptbahnhofes bleibt der weitgehende Verzicht auf den Fernverkehrshalt Zoologischer Garten völlig unverständlich. Abgesehen von der im Vergleich zum Hauptbahnhof deutlich besseren Einbindung in das innerstädtische Schnellbahnnetz kann mit dem Bahnhof Zoologischer Garten eine Entlastung z. B. des Bahnhofs Spandau erreicht werden. Auch die Konzentration des Fahrgastwechsels auf den Berliner Hauptbahnhof ist keinesfalls fahrgastfreundlich. Die Verteilung auf mehrere Halte im Stadtgebiet hilft, gerade zu Spitzenzeiten die chaotischen Zustände an bzw. in den Fernzügen beim Ein- und Ausstieg zu verringern bzw. eine stressärmere Suche der Sitzplätze in den Zügen einschließlich des Verstauens von Gepäck zu ermöglichen. Auch dies wäre ein Beitrag zu mehr Reisekomfort bzw. zu mehr Kundenzufriedenheit!