



Variable Zuglängen?

Morgens in Berlin wird im Zug nach Potsdam selten kontrolliert. Die Zugbegleitung kommt einfach nicht mehr durch. Die Menschen stehen in Gängen und drängeln sich in den Eingangsbereichen und Mehrzweckabteilen der Doppelstockwagen. Beispiele wie dieses gibt es in der Republik viele.

Fahre ich abends dieselbe Strecke, steige ich in einen nahezu leeren Zug ein. Dann frage ich mich: Macht es eigentlich Sinn, so viel

warme Luft durch die Gegend zu transportieren? Nicht, dass ich hier falsch verstanden werde: Spätverkehre sind extrem wichtig und sollten regulär im entsprechenden Takt gefahren werden! Aber müssen die Züge dabei so groß sein? Das wirkt irgendwie unsinnig.

Wenn ich mir die beiden Situationen anschau, die ich hier beschrieben habe, gibt es die Situation der Über- beziehungsweise der Unterfüllung. Es drängt sich natürlich auf, dass eine Variabilität an Sitzplatzkapazitäten sinnvoll wäre.

Ähnlich verhält es sich auch für Saisonverkehre. Wenn ich von Berlin nach Rostock fahre, dann ist der Zug im Februar in Berlin angenehm gefüllt, im Juli, gerade um das Wochenende herum, tritt wieder das Phänomen der vollen Züge auf. Der Verkehrsverbund hat da auch schon reagiert, indem er zusätzliche Zugpaare am Wochenende für den Zeitraum vom 3. Mai bis zum 25. Oktober bestellt hat. Das ist eine strukturelle Kapazitätserhöhung durch die Bereitstellung zusätzlicher Züge.

Aber so richtig funktioniert das als Prinzip natürlich nicht. Wenn ich an die stark belasteten Eisenbahnknoten denke, da können in Hochlastzeiten nicht beliebig viele Züge zusätzlich fahren. Insofern ist das mit den Verstärkerzügen ein probates, wenn auch nicht überall realisierbares Mittel, um zumindest die Nachfragespitzen zu entlasten.

Ein Wechsel der Szenerie: Wenn ich an den Nachtzugverkehr denke, der in München von Innsbruck kommend losfährt, in dem sich Wagen nach Düsseldorf und nach Hamburg befinden, die dann auch entsprechend ankommen, zeugt das von einer gewissen Variabilität.

Es werden regelmäßig Kurswagen rangiert, sodass die Züge immer wieder neu zusammengestellt werden. Da bei Bedarf einen Wagen mehr mitzuführen, wenn die Strecke gut ausgelastet ist, scheint trivial.

In der derzeitigen Covid-19-Welt gibt es viele Maßgaben, die zu beachten sind. Dazu zählt auch das Gebot, einen Abstand von 1,50 Meter zu anderen Personen zu halten. Auch wenn die Auslastung des ÖPNV derzeit stark zurückgegangen ist, kommt es zu Stoßzeiten trotzdem zu Situationen, in denen die Fahrzeuge gut gefüllt sind und die 1,50 Meter nicht eingehalten werden können. Gerade im derzeitigen Kontext von Angebotsreduzierungen und teilweisen Linieneinstellungen stellt sich natürlich auch die Frage nach mehr Variabilität in den Sitzplatzkapazitäten der Züge.

Offensichtlich ist es aber nicht derart trivial einfach, an einen RE bei Bedarf einen zusätzlichen Wagen anzukuppeln für die Fahrten – oder doch? Aus diesen Überlegungen ergibt sich die Fragestellung des vorliegenden Pro und Kontra: Variable Zuglängen?

(mm)



IHRE MEINUNG

Was meinen Sie zu diesem Thema? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: leserbriefe@der-fahrgast.de

Pro

In den Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern sind die vorzuhaltenden Zuglängen definiert. Dennoch werden jährlich die Zuglängen im Ergebnis der zu erwartenden Verkehrsnachfrage und im Rahmen der verfügbaren Fahrzeugkapazitäten in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger variabel angepasst. Abgestimmte, jedoch nicht vorgehaltene Zuglängen werden durch den Aufgabenträger entsprechend pönalisiert.

Die Vorteile von variablen Zuglängen liegen darin, dass die Kapazitäten in Schwachlastzeiten minimiert und in Schwerpunktzeiten ausgeweitet werden können. Dadurch kann ein nachfrageorientiertes und zufriedenstellendes Qualitätsniveau bei der Leistungserbringung vorgehalten werden. Überfüllte Züge werden vermieden, ebenso wie Züge mit Überkapazitäten. Gerade schwach besetzte und längere Züge in Tagesrandlagen tragen zudem nicht zur Minimierung des Sicherheitsrisikos bei.

Darüber hinaus kann bei Großveranstaltungen, wie z. B. Volksfesten, Konzerten etc., flexibler reagiert werden. Auf Anfragen von Reisegruppen oder auch Schulklassenausflüge kann gezielter reagiert und durch die Verlängerung der Zuglängen den Anforderungen besser entsprochen werden.

Aufgrund des zunehmenden Fahrradtourismus, insbesondere entlang von touristisch reizvollen Fahrradwegen und in Kombination von Bahn und Fahrrad, können an Wochenenden und Feiertagen die Zuglängen erweitert werden. Gleiches trifft auch auf die Mitnahme von Wintersportgeräten wie Schlitten und Ski zu. Dies trägt zur Zufriedenheit der Fahrgäste und letztendlich zur Steigerung der Einnahmesituation bei.

Variable Zuglängen haben zudem auch den positiven Effekt, dass Fahrzeugkilometer und Betriebskosten eingespart sowie Fristenuntersuchungen gespreizt werden können. Insofern kann hierdurch die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung verbessert werden.

Insbesondere durch die Einsparung von Betriebskosten wird ebenfalls ein wesentlicher ökologischer Beitrag geleistet und das umweltbewusste Bahnfahren gefördert.

Variable Zuglängen haben zudem auch den positiven Effekt, dass Fahrzeugkilometer und Betriebskosten eingespart sowie Fristenuntersuchungen gespreizt werden können.



Thomas Grewing
Eisenbahnbetriebsleiter
Erfurter Bahn

Contra

Um den Regionalverkehr sicherzustellen, werden wir als privates Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) von den Bundesländern beziehungsweise den Verkehrsverbänden/ Zweckverbänden beauftragt. In der Ausschreibung wird unter anderem eine Mindestanzahl an Sitzplätzen, oft unterschiedlicher Klassen, des Zuges vorgegeben, auf deren Grundlage das EVU bei der Bewerbung zur Ausschreibung einen Fahrzeugtyp anbietet. Die ausgeschriebene Kapazitätsanforderung für eine Linie wird vorab durch reale Fahrgastzahlen und Hochrechnungen erhoben und in der jeweiligen Ausschreibung benannt. Die Kapazität der Züge, die zum Einsatz kommen, muss neben vielen anderen Kriterien genau der Vorgabe entsprechen, sonst erfolgt keine Vergabe des Verkehrsvertrages an das EVU. Die infrastrukturellen Gegebenheiten an den jeweiligen Bahnhöfen mit den vorhandenen Bahnsteiglängen geben außerdem die Bedingungen bezüglich der Zuglänge vor, sind aber keine Vergabebedingung für das EVU.

Aufgrund der technischen Gegebenheiten unserer Triebfahrzeuge und der in den Verkehrsverträgen mit unseren Aufgabenträgern vorgegebenen Kapazitäten haben wir uns für Triebzüge entschieden. Eine Verlängerung der Züge ist nicht möglich, ohne das Verkehrskonzept anzupassen. Gegebenenfalls könnten einzelne Zugfahrten durch Doppel- oder Dreifachtraktion verstärkt werden. Das setzt wiederum voraus, dass genügend Triebfahrzeuge vom gleichen Fahrzeugtyp zur Verfügung stehen. Aufgrund der wirtschaftlichen Effizienz halten wir nur die vom Aufgabenträger bestellte Fahrzeugmenge in unserer ODEG-Flotte vor, mit einer Reserve von mindestens 10 Prozent. Die Reservefahrzeuge wiederum dienen dem Einsatz bei Maßnahmen zur Instandhaltung. Eine Verstärkung der Züge würde daher unter den Ausschreibungsbedingungen in Ermangelung von Fahrzeugen zu einer Verringerung der Takte führen und damit die auf einigen Fahrten erhöhten Kapazitäten durch ein verringertes Angebot an Leistungen wieder reduzieren.

Besser geeignet für eine unterjährige Anpassung der Kapazitäten sind Züge mit kleinen Gefäßgrößen (Wagenkästen, Einheiten), allen voran lokbespannte Reisezüge. Diese kann man in kürzester Zeit durch ein- und abkuppeln von Einzelwagen den Kapazitätsbedarfen anpassen, wobei die maximale Länge durch die Bahnsteige und Infrastruktur an den Verkehrshalten limitiert ist. Aber auch die Reisezugwagen müssen in ausreichender Zahl vorgehalten werden.

Die Trennung von Wagenkästen in Triebzügen ist häufig nicht möglich oder deutlich zeitaufwendiger. Das Vorhalten mehrerer kleinerer Triebwagen zur Flexibilisierung des Platzangebotes ist anstelle von längeren Triebzügen bei gleicher maximaler Kapazität deutlich teurer.

Wir [halten] nur die vom Aufgabenträger bestellte Fahrzeugmenge [...] mit einer Reserve von mindestens 10 Prozent [vor].



Bernd Schniering
Geschäftsführer der
Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG)