



Langlaufende Regionalexpress-Verkehre

Seit ich mich erinnern kann, bin ich immer wieder Regionalverkehr gefahren, wenn ich aus Mecklenburg-Vorpommern nach Berlin reisen wollte. Fernverkehr gab es für mich nur in der Form des InterConnex, der von 2001 bis 2014 einmal am Tage zwischen Rostock und Leipzig verkehrte. Von ECs, ICs und ICEs war auf der Strecke nichts zu sehen. Somit gab es die meiste Zeit nur die Regionalexpress (REs) mit sich über die Jahre ändernden Beschriftungen an der Fahrzielanzeige: Lutherstadt Wittenberg, Falken-

berg oder Elsterwerda. Allesamt Städte, die mir nichts sagten und irgendwo südlich von Berlin liegen.

Auf dem Weg nach Berlin hält der RE relativ selten. Wenn es

eine Nahversorgung mit dem Zug geben soll, bedarf es dazu einer Regionalbahn. Zumindest entlang der Strecke in Mecklenburg zwischen Güstrow und Neustrelitz wurden einige Halte, zum Beispiel Vollrathsrue und Klockow, in den letzten Jahrzehnten geschlossen. Ob es da Zusammenhänge zu den langlaufenden RE-Linien gibt? Ein Lichtblick ist,

dass in den letzten Jahren zwei alte Halte, Langhagen und Kratzeburg, wieder dazugekommen sind.

Ich fuhr mit dem Schönes-Wochenende-Ticket, später Quer-durchs-Land-Ticket mit den REs durch die Gegend, auch über Berlin hinaus. Ich lernte Endbahnhöfe wie Sangerhausen kennen, an denen ich von dem einen RE nach zwei Stunden Fahrt mit gut 45 Minuten Wartezeit in einen anderen RE umstieg. So konnte ich innerhalb eines Tages vom Norden inklusive Fahrrad recht gut weit in den Süden reisen. Möglich wäre dies auch mit einem Fernverkehrszug wie dem Interregio gewesen, der für mich irgendwann einfach verschwunden war. Heute weiß ich, dass diese Zuggattung eingestellt wurde und in Konsequenz die Aufgabenträger angefangen haben, langlaufende Regionalverkehre zu bestellen, die versuchten, die Interregios zu kompensieren. Ob das zu vielen Reisen von jungen Menschen führte, die nicht den Fernverkehr nutzen wollten oder konnten und somit viele kleine Bahnhöfe kennenlernen durften?

Inzwischen ist es so, dass es seit diesem Jahr wieder eine alle zwei Stunden verkehrende Fernverkehrs-

linie zwischen Rostock und Dresden gibt. Der in Zwischenlage verkehrende RE 5 fährt ca. 360 km von Rostock nach Elsterwerda. Elsterwerda liegt rund 50 Kilometer vor Dresden. Somit verkehren beide Züge auf nahezu identischer Strecke. Der RE 5 hält häufiger als der Fernverkehr, allerdings auch eindeutig seltener als parallel verkehrende Regionalbahnen, so es sie gibt, halten würden.

Es gibt Aufgabenträger, die Fernverkehrslinien bezuschussen, sodass diese dann noch über das Oberzentrum hinaus in die Randgebiete fahren. Dieses Verfahren wird beispielsweise zwischen Bremen und Norddeich angewendet. Auf dem Streckenabschnitt sind die Nahverkehrs-Tickets im IC gültig und der Aufgabenträger erstattet die entstandenen Fahrgeldeinbußen. Für die Fahrgäste ergibt sich ein attraktiver Stundentakt und die Region ist außerdem an den Fernverkehr angeschlossen.

Die Grenze zwischen Fernverkehr und den langlaufenden REs verwischt stark und in dem beschriebenen Kontext findet sich auch das hiesige Pro und Contra wieder.

(mm)



IHRE MEINUNG

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

Pro

Langlaufende Regionalexpress-Linien mit einem Laufweg von bis 250 Kilometern haben sich in den vergangenen 25 Jahren mehr als bewährt. Anstelle Fahrgäste nur bis zum nächsten regionalen Taktknoten zu bringen, bringen langlaufende Regionalexpress-Linien Fahrgäste heute umsteigefrei in das nächst größere Mittelzentrum beziehungsweise in das nächst größere Oberzentrum. Und das meist aufgrund höherer Höchstgeschwindigkeiten und somit höherer Durchschnittsgeschwindigkeiten mit attraktiveren Fahrzeiten als vor 25 Jahren.

Fahrgäste können sich auf moderne barrierefreie ein- und doppelstöckige Fahrzeuge freuen, die für ihren Laufweg zunehmend bequemer und komfortabler eingerichtet, und auf den langlaufenden Regionalexpress-Linien meist im 60-Minuten-Takt, auf einigen Streckenabschnitten jedoch immer noch im 120-Minuten-Takt verkehren.

Meist sind die langlaufenden Regionalexpress-Linien verkehrlich sinnvoll in die entsprechenden Taktfahrpläne der Länder eingebunden, in einigen Ländern sogar schon in Integrale Taktfahrpläne, die aufwärtskompatibel in den Deutschlandtakt integriert werden können.

Die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind dabei angehalten, bei der Konzeption einer langlaufenden

Regionalexpress-Linie eine ausgewogene Abwägung zwischen der Länge des Laufweges sowie den verkehrlichen Zielen, den eine langlaufende Regionalexpress-Linie erfüllen soll, und der Anzahl an (Takt-)Knoten, von denen jeder zusätzliche betriebliche Abhängigkeiten und zusätzliche betriebliche Einflüsse bedeutet, zu treffen. Eine langlaufende Regionalexpress-Linie soll schließlich nicht nur bei der Konzeption für Fahrgäste attraktiv sein, sondern in Form einer hohen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auch im laufenden Betrieb.

Der Aufbau und der Ausbau des Angebotes und des Netzes langlaufender Regionalexpress-Linien entlässt den Bund jedoch nicht aus seiner Verantwortung, im Hinblick auf die Einführung des Deutschlandtaktes einen Vorschlag zu unterbreiten, wie der Bund das Angebot, das Liniennetz und die Finanzierung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) organisieren möchte. Dabei muss es auch darum gehen, wie der Bund ein Angebot, ein Liniennetz und die Finanzierung im SPFV organisieren möchte, welches auch Relationen des ehemaligen Interregio-Netzes und damit Relationen, auf denen heute zum Teil langlaufende Regionalexpress-Linien verkehren.

Meist sind die langlaufenden Regionalexpress-Linien verkehrlich sinnvoll in die entsprechenden Taktfahrpläne der Länder eingebunden, [...]



Stefan Barkleit
Fahrgastverband PRO BAHN
stellvertretender Bundesvorsitzender

Contra

Regionalzüge München – Allgäu: JA, München – Nürnberg, Hof oder Prag: NEIN!

Regionalexpresszüge mit langen Laufwegen verhindern Fernverbindungen, weil sie mit beträchtlichen Steuergeldern mitfinanziert werden: Stellte doch die DB AG profitable Inter-Regio-Linien ein, um für Ersatz-Regionalzüge entsprechende Bestellerentgelte der Länder zu vereinnahmen. Zwischen Trier und Görlitz, Flensburg und Oberstdorf wurden damit viele Großstädte und Oberzentren vom Fernverkehr abgehängt.

Das erscheint mir in mehrfacher Weise grundgesetzwidrig: Im Rahmen der Bahnreform wurde der Bund im Art. 87e Abs. 4 des Grundgesetzes unter anderem auch dazu verpflichtet, einen dem Gemeinwohl dienenden Fernverkehr zu gewährleisten; „Das Nähere regelt ein Bundesgesetz“ steht dort seit 25 Jahren! Zwei Mal, zuletzt 2017, versuchten die Bundesländer ein solches Gesetz in den Bundestag einzubringen. Die Verkehrsminister (CSU) lehnten beide Entwürfe ab: Die „Bundesregierung sabotiert das Grundgesetz“, so heißt ein Kapitel darüber in meinem aktuellen Buch*.

Mit der Bestellung langlaufender Regionalexpresszüge torpedieren die Länder diesen von ihnen selbst eingebrachten Gesetzentwurf und verstoßen damit gegen die Verfassung. Sie übernehmen offensichtlich Bundesaufgaben im Bereich des Fernverkehrs mit Mitteln, die gesetzmäßig dem Nahverkehr dienen sollen! Die Ablehnungsgründe der Bundesregierung, man plane ja für 2030 einen Deutschlandtakt, sind nicht stichhaltig, sind dies doch nichts weiter als Fahrplänenwürfe ohne jede reelle Realisierungsplanung oder Finanzierung! Denn: Im Gesetzentwurf der Länder wird nicht nur verlangt, dass der Bund einen Fernverkehrsplan erstellt, sondern auch, dass er die DB AG zu Fernverkehrsverbindungen verpflichtet, mit denen in Tag- und Nachtverkehren alle Oberzentren und Großstädte aller Regionen verbunden werden müssen. Die Steuergelder, die die weit laufenden Regionalzüge erfordern, würden für echte Nahverkehrsleistungen frei, wenn Bund und Länder das Grundgesetz beachten würden, dessen Artikel 87e sie in der Bahnreform selbst formuliert hatten.

Mehr noch: Echte Fernverkehrslinien, wie sie im InterRegio-Netz gefahren wurden, schaffen viel mehr Direktverbindungen über größere Entfernungen; mit dem höheren Komfort, Speisen- und Getränkeservice, Platzreservierung und gegebenenfalls auch Kinderbetreuung erschließen sie weitere Fahrgastpotenziale und leisten mehr zum Klimaschutz als Regionallinien über hunderte Kilometer!

Echte Fernverkehrslinien [...] schaffen viel mehr Direktverbindungen über größere Entfernungen, [...]



Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack
Freiberuflicher Berater für Initiativen
und Unternehmen, Publikationen in
Fachzeitschriften und Bücher, zuletzt
erschienen: Ein Leben mit Spuren.