



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen



Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Landtag 12. Wahlperiode, 1987-1988

30.05.1989 - Drucksache 12/544

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Mitteilung des Senats vom 30. Mai 1989**Veränderungen im Personenzugverkehr**

Die Bürgerschaft (Landtag) hat den Senat am 6. Juni 1988 gebeten, sie über Bremen betreffende Veränderungen im Personenzugverkehr der Deutschen Bundesbahn zu unterrichten.

Der Senat gibt folgenden Bericht über das Ergebnis von Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn und über eingetretene oder anstehende Veränderungen im Personenzug-Fahrplan für die Freie Hansestadt Bremen und **bittet die Bürgerschaft (Landtag) um Kenntnisnahme.**

1. IC-Züge in Richtung Süddeutschland und Südwestdeutschland 1989

Am 9. Februar 1988 hatte der Senat der Bremischen Bürgerschaft über einen FD-Zug nach München—Berchtesgaden mit Kurswagen nach Zell am See und Klagenfurt (ab Sommer 1988) und über einen zusätzlichen Intercity-Zug nach München (ab Sommer 1989) berichtet. Beide Züge hat die DB auf Drängen Bremens in ihren Fahrplan aufgenommen.

Der bereits verkehrende FD „KONIGSSEE“ wird von den Bremer Reisenden positiv aufgenommen. Dies liegt an der günstigen Fahrplanlage (ab Bremen 8.21 Uhr, an Bremen 19.43 Uhr), der kurzen Fahrzeit Bremen—München von nur 6 Stunden 40 Minuten und an der hohen Qualität der Waggons. Die DB setzt moderne IC-Waggons ein, da der Zug über die Neubaustrecke Fulda—Würzburg fährt.

Der künftige Intercity nach München wird im Gegensatz zu den bisherigen Planungen schon ab Sommer 1989 eingeführt. Er wird Bremen um 5.45 Uhr verlassen und München um 12.00 Uhr erreichen. Der Gegenzug (München ab 17.52 Uhr) kommt um 0.13 Uhr in Bremen an. So sehr ein durchgehender IC Bremen—München über Hannover zu begrüßen ist, so mindern doch die frühe Abfahrtszeit und die späte Ankunftszeit den Verkehrswert des Zugpaares für Bremen.

Die DB hat jedoch über die im Frühjahr 1988 bekannten Planungen hinausgehend für den Sommerfahrplan 1989 eine Direktverbindung Hamburg—Bremen—Hannover—Frankfurt—Basel—Chur zugesagt. Der Eurocity „RÄTIA“ wird Bremen um 6.15 Uhr verlassen und über Frankfurt (10.34 Uhr) — Basel SBB — Zürich nach Chur (16.43 Uhr) fahren. Eurocity-Züge sind schnelle komfortable internationale Züge, die in der Bundesrepublik im IC-System integriert sind. In der Gegenrichtung wird ein IC von Basel SBB (16.17 Uhr) über Frankfurt (19.23 Uhr) nach Bremen (23.43 Uhr) und weiter nach Hamburg verkehren.

Mit der neuen Linie wird eine bremische Forderung nach einer direkten Verbindung von Bremen über Frankfurt nach Basel und damit „in den Süden“ erfüllt; die Fahrplanlage ist allerdings unbefriedigend.

2. Übergangszeiten in Hannover für IC-Reisende in Richtung München und mittelfristige Planungen

Die ab Sommerfahrplan 1988 auf 37 Minuten verlängerten Wartezeiten in Hannover bei Reisen von und nach München bleiben auch im Jahresfahrplan 1989 bestehen. Lediglich der FD „KONIGSSEE“ bietet eine durchgehende Verbindung mit München. Auf u. a. nachhaltiges Drängen Bremens wird die DB ab Jahresfahrplan 1991 die Linien von Hannover nach Frankfurt und nach München wieder in

kurzem Abstand hintereinander herfahren lassen. Damit wird wieder ein direkter Anschluß in Hannover von und nach München geschaffen.

Die DB plant für etwa 1992 zwei oder drei IC-Zugpaare in Tagesrandlage zwischen Bremen und München einzusetzen (ab Bremen 6.20 Uhr, 8.20 Uhr und gegebenenfalls 10.20 Uhr, an Bremen 21.30 Uhr, 23.30 Uhr sowie gegebenenfalls 19.30 Uhr). Die DB erwägt für etwa 1994, Bremen in das Intercity-Expreß-System unmittelbar einzubinden mit je vier ICE-Direktverbindungen von Bremen über Hannover nach Stuttgart und nach München.

Der Senat begrüßt diese Planungen und wird sich mit Nachdruck für ihre Verwirklichung einsetzen.

3. „Rosarote Städteverbindungen“

Die Forderung, Bremerhaven erstmals und Bremen besser als bisher in den „Rosaroten Städteverbindungen“ zu berücksichtigen, hat die DB im Sommerfahrplan 1988 in gewissem Umfang erfüllt.

Bremerhaven ist mit den IC 552, 554, 555 und 562 — z. T. nur an bestimmten Tagen — in das Angebot „Rosarote Städteverbindungen“ aufgenommen worden. Gleichzeitig wurde das Angebot für Bremen Hbf um obige IC mit Bremerhaven und um den IC 110 ab Münster bzw. Osnabrück erweitert.

4. D-Zug-Verbindungen

Eine direkte Verbindung Bremerhavens mit dem Ruhrgebiet, die bis Mai 1988 mit dem D-Zug Cuxhaven—Aachen bestanden hat, fehlt weiterhin. Auf Drängen Bremens erklärte die DB, sie prüfe, ob mittelfristig ein Fernexpreß zwischen dem Ruhrgebiet und den Nordseebädern eingesetzt wird. Ein Zugteil würde dann über Bremen und Bremerhaven nach Cuxhaven fahren.

5. Gepäck und Expreßgut (Fischversand)

Ebenso wie die IC-Züge plant die DB auch die Interregiozüge ohne Gepäckwagen. Die Schnellzüge (D-Züge) — mit Gepäckwagen — sind nach DB-Angaben defizitär. Diese Zuggattung gibt die DB daher schrittweise auf. Für die bisherigen Mitläuferverkehre Gepäck, Expreßgut und Postsendungen plant die DB ab Fahrplanwechsel im Mai 1989 Ersatzlösungen über ein Kernnetz zwischen 37 großen Bahnhöfen einschließlich Bremen Hbf. Auch Bremerhaven Hbf. soll an dieses GEP-System angebunden werden. Für die Fischindustrie Bremerhavens sind daraus keine Nachteile zu erwarten. Die Fischindustrie Bremerhavens wickelt ihren Kleingutverkehr mit der DB überwiegend als Stückgut in Güterwagen ab.

6. INTERREGIO

Zum Vergleich Intercity—Interregio ist darauf hinzuweisen, daß grundsätzlich die Durchschnittsgeschwindigkeit des IC-Systems höher als die des IR-Systems ist. Die Fahrzeiten zwischen Bremerhaven, Bremen und Hannover bleiben jedoch beim Übergang von IC auf IR unverändert.

Die zwischen Hannover und Bremen verkehrenden IR-Wagen werden neu und qualitativ besser als die gegenwärtig überwiegend eingesetzten IC-Züge sein. Auch wird der IR mit Speisewagen (Bistro) ausgestattet sein; demgegenüber verfügt der IC zwischen Hannover, Bremen und Bremerhaven über keinen Speisewagen, der sonst zum IC-Standard gehört.

Die DB wird bis zur Einführung der Interregio-Linien Hannover—Bremen—Bremerhaven/Oldenburger die IC-Linie 3 A (früher 4 A) beibehalten.

7. Zuschlagfreiheit

Die DB unterscheidet bei ihren Zuschlägen zwischen Eurocity/Intercity und Interregio/Fernexpreß/Schnellzug.

Die Zuschlagregelungen für Interregio-Züge werden in zwei für die Strecke Bremerhaven—Bremen relevanten Bereichen günstiger als die Zuschlagregelungen für Intercity-Züge sein.

Der Interregio-Zuschlag von DM 3,— je Fahrt wird nicht berechnet, wenn der Reisende im Besitz eines Fahrausweises für einfache Fahrt oder für die Hin- und Rückfahrt für eine Tarifentfernung von mehr als 50 km ist. Da die Tarifentfernung zwischen Bremerhaven und Bremen Hbf mehr als 50 km beträgt, wird mit Einfüh-

zung dieses neuen Zugsystems ein Zuschlag nicht mehr erhoben; demgegenüber ist gegenwärtig noch ein IC-Zuschlag von DM 6,— für die Fahrt von Bremen nach Bremerhaven zu entrichten.

Besitzer von Streckenzeitkarten für zuschlagfreie Züge zahlen für jede Fahrt in einem Interregio-Zug den Interregio-Zuschlag von DM 3,—. Bei Benutzung von Intercity-Zügen sind DM 6,— Intercity-Zuschlag zu bezahlen.

Die DB hat es gegenüber dem Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr am 28. Oktober 1988 erneut abgelehnt, Intercity- bzw. Interregio-Züge zwischen Bremerhaven und Bremen von Zuschlagregelungen zu befreien. Von dieser Ablehnung sind insbesondere ständige Nutzer dieser attraktiven Züge betroffen. Sie müssen weiterhin die teureren „Streckenzeitkarten für zuschlagpflichtige Züge“ lösen. Zwischen Bremerhaven und Bremen beträgt für die 2. Klasse der Mehrpreis gegenüber einer normalen Monatskarte DM 40,—. Es ist allerdings zuzugestehen, daß die Fahrzeiten zwischen Bremerhaven und Bremen Hbf bei zuschlagpflichtigen Zügen im Durchschnitt etwa 20 Minuten kürzer sind.

Der Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr sieht keine Möglichkeiten, die DB bei Einführung der Interregio-Linie 13 zu Ausnahmen von der bundesweit geltenden Zuschlagregelung zu bewegen.

8. Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung

Die von der Ministerkonferenz für Raumordnung geforderten Interregio-Linien Cuxhaven — Bremerhaven — Bremen — Nienburg — Bielefeld — Paderborn — Kassel und Bremen — Oldenburg — Groningen — Amsterdam hält die DB für nicht realisierbar.

Die derzeitigen Verbindungen zwischen den Oberzentren Bremen und Bielefeld sind unbefriedigend. Die DB lehnt es hier seit Jahren ab, eine schnelle Verbindung einzurichten.

Zwischen Leer und Neuschanz (niederländische Grenze) fahren derzeit täglich nur rd. einhundert Reisende. Eine eigene Interregio-Linie würde ein Platzangebot zur Verfügung stellen, das die Nachfrage um ein Vielfaches überschreiten würde. Da der Streckenabschnitt Bremen—Oldenburg—Leer künftig von einer anderen Interregio-Linie bedient wird, kann bei günstigen Anschlüssen in Leer die Reisequalität in der Verbindung Bremen—Groningen verbessert werden.

9. Attraktivität des Personennahverkehrs

Am 21. Juni 1988 wurden die Verträge für die Verkehrsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen (VBN) von acht Gebietskörperschaften und 21 Verkehrsunternehmen — darunter die Deutsche Bundesbahn — abgeschlossen. Die VBN nahm ihren Betrieb am 1. Januar 1989 auf. Es ist das vertraglich vereinbarte Ziel des VBN, die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Bremen zu sichern und auszubauen.

Die DB sieht ihr gegenwärtiges Fahrplanangebot im Schienenpersonennahverkehr als nachfragegerecht an; sie wird es bei konstanter Nachfrage nicht reduzieren (Änderungen von An- und Abfahrzeiten aus Rücksicht auf den Fernverkehr sind nicht ausgeschlossen). Im Rahmen der VBN sind die Gespräche mit der DB über Angebotsverbesserungen aufgenommen worden.

Der Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr verhandelt mit der DB über die Einführung von modernen Nahverkehrswagen des Typs „Citybahn“ zwischen Bremen Hbf und Bremen-Vegesack. Mit einer Entscheidung wird demnächst gerechnet.

10. Streckenstilllegungen

Der Verwaltungsrat der DB hat Ende 1988 beschlossen, daß der Personennahverkehr auf den Strecken Delmenhorst—Hesepe und Bassum—Rhaden auf die Straße verlagert wird. Der Bundesminister für Verkehr hat — soweit bekannt ist — noch nicht entschieden, ob und wann die Verlagerung durchgeführt wird. Im Sommerfahrplan 1989 werden noch Personenzüge auf diesen Strecken fahren.

11. IC-Züge Ruhrgebiet — Bremen — Hamburg

Auf der Strecke Ruhrgebiet—Bremen—Hamburg wird die DB mit Sommerfahrplan 1989 den seit einiger Zeit neu eingesetzten IC „ALSTERKURIER“ Bremen (ab

7.14 Uhr) — Hamburg auf den Laufweg Münster—Osnabrück—Bremen—Hamburg verlängern. Das gleiche gilt für den Gegenzug abends von Hamburg nach Bremen.

Auch wird morgens ein IC Köln (6.10 Uhr) mit Hamburg Hbf (9.47 Uhr) verbinden, der an Bochum, Dortmund, Osnabrück und auf der Sagehorner Umgebungsbahn an Bremen vorbeifährt. Der Zug fährt zusätzlich zu dem Intercity, der innerhalb des IC-Fahrplanrhythmus von Köln (6.07 Uhr) über Bremen (ab 9.14 Uhr) nach Hamburg (10.07 Uhr) eingesetzt ist. Für Bremen ist es grundsätzlich nicht hinnehmbar, daß Züge zwischen Hamburg und dem Rhein-Ruhrgebiet an Bremen vorbeifahren.

Der Nachteil hält sich für Bremen dadurch in Grenzen, daß der Zug zusätzlich und etwa zeitgleich zu einem bereits verkehrenden IC-Zug eingesetzt wird und damit auch als Entlastungszug anzusehen ist. In der Gegenrichtung (Hamburg Hbf ab 6.36 Uhr) fährt er ebenfalls an Bremen vorbei und verkehrt zusätzlich zum IC-Takt. Für 1990 oder 1991 plant die DB einen weiteren Intercity-Zug Köln — Bremen — Hamburg, der in der Taktzeit 8.14 Uhr ab Bremen fahren soll.