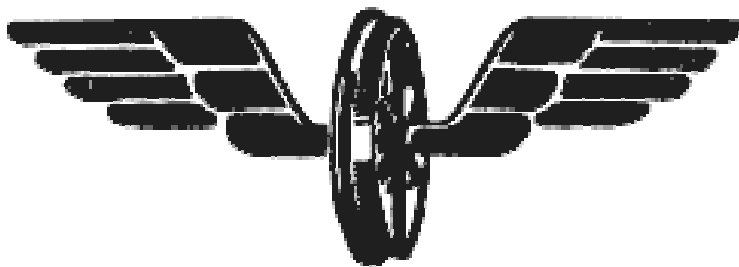


Braucht die Bahn Flügel ?

**Ein Plädoyer für die Renaissance
des Kurswagens**

von Jörg Schäfer



Eigenverlag, März 2004

Braucht die Bahn Flügel ?

Ein Plädoyer für die Renaissance des Kurswagens

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Technische Voraussetzungen.....	5
3. Situation in Deutschland und Europa	8
4. Anforderungsprofil an die Triebwagen.....	10
5. Gestaltung des Bahnbetriebs.....	14
6. Fahrgastinformation	17
7. Welche Veränderungen ergeben sich für die Fahrgäste ?....	20
8. Welche Veränderungen ergeben sich für die Betreiber ?	21

Anhänge	ab 25
----------------------	-------

1. Beispiel Regionalnetz im Süden und Westen Nürnbergs	27
2. PRO BAHN - Broschüre „Welcher Zugteil fährt wohin ?“	37
3. PRO BAHN - Broschüre „Der „Frankenhöhe-Sprinter“.....	47
4. Speichertriebwagen – das fehlende Glied in der Kette.....	57
5. Informationen zu Autor, Beweggründen und Quellen	64

1. Einleitung

„Braucht die Bahn Flügel?“ Vielen Lesern wird bei dieser Frage das auf der Titelseite abgebildete „Flügelrad“ einfallen, das eines der bekanntesten Symbole der Deutschen Reichsbahn war. Es drückte die ungeheure Geschwindigkeit aus, welche die eiserne Schiene dem Rad im 19. Jahrhundert ermöglichte. Einigen Lesern wird auch der aktuellere Bezug einfallen, dass derzeit viele Manager in die Konzernspitze der Deutschen Bahn AG (DB) sind, die zuvor direkt oder indirekt in der Luftfahrtindustrie tätig waren. Viele Entscheidungen, die in den letzten Jahren getroffen wurden, zeigen deutlich diese Handschrift. Vor allem das Ende 2002 eingeführte Preissystem „PEP“. Es war deutlich auf den Flugverkehr zugeschnitten und ging an den Bedürfnissen der meisten Bahnkunden vorbei. Es musste schon nach kurzer Zeit in wesentlichen Teilen zurück gezogen werden. Die grundsätzliche Zielrichtung der DB-Führung änderte sich danach jedoch nicht. Man könnte daher boshaft unterstellen, dass es ein beträchtlicher Teil des DB-Managements gerne sehen würde, wenn die Züge ihrer Firma Flügel hätten und prestigeträchtig wirklich abheben könnten.

Im Rahmen dieser Studie ist der Begriff „Flügel“ aber so gemeint, wie er im Eisenbahnbetrieb vor allem bei Triebwagen verwendet wird: Ein Zug wird in einem Bahnhof getrennt und die beiden neu entstehenden (Flügel-)Züge fahren verschiedene Ziele an. Beispielsweise wird regelmäßig ein aus zwei Triebwagen gebildeter ICE aus München in Hannover „geflügelt“: Ein Triebwagen fährt weiter nach Hamburg und der andere nach Bremen. Den Fahrgästen können dadurch mehr Direktverbindungen angeboten werden, als wenn man den ganzen ICE nach Hamburg fahren würde und nach Bremen umgestiegen werden müsste.

Die Systematik an sich ist keine neuzeitliche Erfindung des ICE-Zeitalters: Schon um 1900 herum wiesen die Fahrpläne der deutschen Länderbahnverwaltungen zahlreiche „Kurswagen“ aus. Dies waren (motorlose) Reisezugwagen, die durch Ein- und Ausrangieren in verschiedene (von Dampflok gezogene) Züge Direktverbindungen auch in Relationen herstellten, in denen sich keine ganzen Züge lohnten.

Obwohl das Rangieren einen Zeitaufwand von mindestens 10 Minuten erforderte, zogen viele Reisenden diese „Kurswagen“ alternativen Umsteigeverbindungen vor.

Dies zeigt, dass schon zu Urgroßvater's Zeiten den verantwortlichen Fahrplangestaltern bewusst war, dass Fahrgäste ungern umsteigen und eine direkte Verbindung eine wesentliche Attraktivitätssteigerung darstellt. Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte sich das „Kurswagenverzeichnis“, in dem die Deutsche Bundesbahn regelmäßig als Beilage zu ihrem Kursbuch die Wege einzelner Kurswagen darstellte, auf einen Umfang von rund 50 Seiten eingeepegelt. Diesen Umfang hatten auch noch die ersten „gesamtdeutschen“ Kurswagenverzeichnisse Anfang der 1990er Jahre.

Seit der Bildung der Deutschen Bahn AG (DB) nahm dann der Umfang der Kurswagenseiten zusehends ab. Folgerichtig wurde die Beilage zum Kursbuch auch in „Zugverzeichnis“ umbenannt. Darin werden überwiegend die Zugnummern und Laufwege der IC- und ICE-Züge aufgelistet, die unverändert vom Start- zum Zielbahnhof durchfahren. Kurswagen, die unterwegs Zügen beigestellt werden, findet man dazwischen nur noch vereinzelt. Die aktuelle DB-Führungscrew plante eine zeitlang sogar ernsthaft, diese Entwicklung sozusagen auf die Spitze zu treiben. Die ICEs sollten nämlich alsbald zwar mindestens alle 30 Minuten fahren, dafür aber nur noch zwischen den Ballungsräumen pendeln. Die Mehrzahl der heutigen IC/ICE-Bahnhöfe wäre dadurch „abgehängt“ worden. Die betroffenen Fahrgäste hätten entweder wesentlich längere Reisezeiten in langsameren Zügen oder zusätzliche Umsteigezwänge in Kauf nehmen müssen. Glücklicherweise hört man von diesen „Hub and Spoke“-Plänen nicht mehr viel, seit die DB mit dem Preissystem „PEP“ eine Bruchlandung hingelegt hat.