

Fernverkehr:

Intercity ohne Chance

Zwei Drittel der Intercity-Züge werden in den nächsten zehn Jahren eingestellt

➤ In zehn Jahren wird der heutige Intercity von deutschen Schienen so gut wie verschwunden sein. Das pfeifen die Spatzen schon lange von den Bahnhofsdächern. Mit einer Ausschreibung hat die Deutsche Bahn AG die lange Spekulation darüber, was sie einkaufen will, beendet. Eine realistische Bewertung dieser Ausschreibung kommt zu dem Ergebnis: Vom Intercity-Wagenpark bleibt nur ein Drittel, wenn sich die Nachfrage nicht besser entwickelt, als sie heute abschätzbar ist. Zwar setzt der DB-Vorstand aus politischen Gründen das Verwirrspiel fort, ob es dann noch Züge gibt, auf denen „Intercity“ steht. Die Ausschreibung der DB beweist jedoch das Gegenteil: Es kommt der Einheits-ICE.



Fotos: Winfried Karg (2)

INHALTSVERZEICHNIS

- ▶ Seite 07 **Fernverkehr: Intercity ohne Chance**
- Seite 10 Fernverkehr 2018: Was wird bleiben?
- Seite 14 Das Ergebnis der Analyse: Vom Intercity bleibt wenig
- Seite 24 Folgerungen: Ganz ohne Geld geht es nicht
- Seite 30 Fernverkehr ins Ausland: Nichtangriffspakt der Staatsbahnen

Nicht frei erfunden

■ Im April wurde die Kurzfassung eines Gutachtens der Berliner Beratungsgesellschaft KCW bekannt, das von einigen Bundesländern und Aufgabenträgern des Nahverkehrs in Auftrag gegeben wurde. Dieses Gutachten kommt zu ähnlichen Ergebnissen wie die hier vorgestellte Analyse. Die DB reagierte darauf mit der Behauptung: „DB-Vorstand Rausch: ‚Niemand plant, das Angebot auszudünnen‘.“ Der Inhalt des KCW-Gutachtens sei hanebüchene Stimmungsmache und frei erfunden, meint die DB. Man muss sich nur die Streichung von Fernverkehrszügen zum Juni 2008 ansehen, um den

Wahrheitsgehalt von DB-Pressemitteilungen zu kennen. Bezeichnenderweise gibt es aus DB-Quelle nicht einmal eine Zusammenstellung, welche Züge nicht mehr fahren – klammheimlich verschwanden sie aus den Fahrplänen. Das KCW-Gutachten – das bisher nur in einer Kurzfassung verfügbar ist – gründet sich genauso auf Fakten und Rahmenbedingungen wie die hier vorgestellte Prognose. Eine Prognose ist nur die Beschreibung des wahrscheinlichen Handelns der Akteure. Prognosen ärgern Akteure, die das Selbstverständnis der DB an den Tag legen,

weil sie sich ertappt fühlen – oder weil die Prognose weiter voraus denkt als die Akteure selbst. Hingegen erheben Prognosen nicht den Anspruch, dass die Voraussagen genau so eintreten. Prognosen zeigen die Richtung der Entwicklung auf, damit andere Akteure – hier die Politik und die Aufgabenträger des Nahverkehrs – darauf Einfluss nehmen können. Das hat das KCW-Gutachten bezweckt, und das will der Fahrgastverband PRO BAHN. Wütende Stellungnahmen von Pressesprechern sollen nur die Öffentlichkeit irreführen.

Rainer Engel

I N T E R C I T Y



Die Ausschreibung verlangt eine sehr hohe Anzahl von Sitzplätzen, die nur in Doppelstockwagen oder in Triebwagen untergebracht werden kann. Im ICE-3 ist der gesamte Antrieb in den Reisezugwagen verteilt.

■ Die IC-Fahrzeuge sind am Ende

Die heutigen Intercity-Wagen sind in den Jahren 1975 bis 1985 gebaut worden und stehen mit einem Alter von bis über 30 Jahren vor dem Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzbarkeit. Im Vergleich zu den D-Zug-Wagen der fünfziger und sechziger Jahre wurden sie nicht nur ungleich effizienter eingesetzt, sondern auch mit der Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h einer ungleich höheren mechanischen Belastung ausgesetzt. Anders als bei den Interregio-Wagen kommt ein Recycling für eine dritte Lebensperiode nicht in Betracht. Neubeschaffungen, die über Jahre hinweg verschoben wurden, sind also unausweichlich. Jünger sind nur ein Teil der Steuerwagen und die 145 Lokomotiven der Baureihe 101.

■ Spekulationen und Hoffnungen

Schon lange gibt es Spekulationen darüber, welche Fahrzeuge die DB für die Nachfolge der Intercity-Fahrzeuge kauft. Daraus könnte man ableiten, was die DB für die Zukunft vorhat. Die Ankündigungen waren von der Hoffnung getragen, dass es wenigstens für das Intercity-Netz ein neues, maßgeschneidertes Fahrzeugkonzept geben würde. Diese Hoffnung gab es auch bei den Managern innerhalb der DB, die für die Gestaltung des Angebots zuständig sind. Aber allen Ankündigungen folgten lange keine Bestellungen. Die Fahrplanmacher der DB mussten mit immer weniger Fahrzeugen auskommen. Sogar die Möglichkeit, ICE-3-Fahrzeuge zu vereinbarten Preisen nachzubestellen, wurde nicht genutzt, um die DB börsenfähig zu sparen. Zugleich schrumpften die Angaben über den Umfang des Wagenparks, den die DB kaufen würde. Am 17. April sagte der Leiter Netzmanagement der DB Fernverkehr AG, Wolfgang Weinhold, in Wuppertal vor Studenten und Fachpublikum, es werde über die Beschaffung von 80 bis 100 Zugeinheiten nachgedacht. Das wäre ungefähr die Hälfte des heutigen Wagenparks. Das Mosaikspiel wurde durch Aussagen von DB-Chef Hartmut Mehdorn Ende Mai vervollständigt. Was Hartmut

Mehdorn am 27. Mai 2008 vor Wirtschaftsjournalisten sagte, wurde ganz unterschiedlich gewertet. Während die „Financial Times“ titelte: „Bahn zwingt Kunden in teure Züge“, schrieb die Frankfurter Rundschau: „Bahn modernisiert IC-Flotte.“ Beides trifft zu – es sind zwei Seiten derselben Medaille. Was die DB wirklich vorhat, war zu diesem Zeitpunkt schon im Amtsblatt der Europäischen Union nachzulesen. Auch Mehdorns Äußerungen waren nur eine Mischung aus Wissen und Konzernpropaganda.

Darüber, welche Fahrzeuge die DB kauft, gab es ebenfalls vage Aussagen aus der Vorstandsebene und daraus abgeleitete Spekulationen. Ansatzpunkt dafür sind die vorhandenen 145 Lokomotiven der Baureihe 101, die erst die Hälfte ihrer Lebenszeit hinter sich haben. Zwar können diese Lokomotiven eine Geschwindigkeit von bis zu 220 km/h erreichen, aber nicht mit der vollen Last eines 14-Wagen-Zuges. Auf den Neu- und Ausbaustrecken, auf denen mehr als 200 km/h gefahren werden können, sind sie nur eingeschränkt einsetzbar. Im rasch zunehmenden Güterverkehr könnten sie aber neue Aufgaben finden, wenn sie im Personenverkehr nicht mehr gebraucht werden. Schon im Februar 2008 deuteten Äußerungen von DB-Personenverkehrsvorstand Karl-Friedrich Rausch darauf hin, dass die DB „Hochgeschwindigkeitszüge“ beschaffen wolle, dass die Beschaffung eines herkömmlichen Wagenparks unwahrscheinlich ist.

■ Was kauft die DB?

Nach der langen Zeit der Spekulation hat die DB am 30. April eine Ausschreibung auf den Weg gebracht, die wenige Tage später als Dokument 2008-119071 im Amtsblatt der EU veröffentlicht wurde. Danach hat die DB ausgeschrieben:

Herstellung, Lieferung und Zulassung von 130–300 HGV-Triebzügen. Die HGV-Triebzüge müssen dabei insbesondere folgende technischen Anforderungen erfüllen: Spurweite: 1435 mm, Höchstgeschwindigkeit: 230–250 km/h optional 280 km/h, Sitzplätze: 500–900 pro Triebzug.

Abgeliefert werden soll bis zum Ende des Jahres 2036. Der Vertrag hat also eine ungewöhnlich lange Laufzeit von 27 Jahren. Damit steht fest: Es wird kein spezieller Fahrzeugpark für den Intercity-Verkehr mehr beschafft. Angeboten werden können Fahrzeugkonzepte, die dem „Railjet“ der Österreichischen Bundesbahn entsprechen, aber auch Fahrzeuge der TGV-Bauart. Am ehesten aber ist an ein Fahrzeug gedacht, das dem Konzept des ICE-3 entspricht, also ein echter Triebwagen. Darauf deutet die hohe Platzzahl von mindestens 500 hin, die noch die des siebenteiligen ICE-3 übersteigt. Da die DB das „wirtschaftlichste Angebot“ annehmen will, wird sie kaum auf den Einsatz von Triebzügen in Halbzug-Länge verzichten, die im „Doppelpack“ fahren können. Dafür muss die gesamte Fläche für Sitzplätze zur Verfügung stehen, wie es beim ICE-3 der Fall ist.

Die Angebotsfrist ist bereits am 6. Juni 2008 abgelaufen, aber bislang verlautete nicht, welche Unternehmen sich beworben haben.

■ Der Einheits-ICE kommt

Mit dieser Ausschreibung soll ein Fahrzeugpark beschafft werden, der sich zur Ablösung der

- Intercity-Züge (Bestand ca. 180 Züge),
- ICE-1-Triebzüge (60 Züge) und der
- ICE-2-Triebzüge (44 Züge)

eignet. Auch die Ablösung von ICE-T-Zügen mit Neigetechnik ist möglich, wenn, wie auf der Strecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig, Altstrecken durch Neubaustrecken ersetzt werden. Durch die lange Laufzeit besteht sogar die Möglichkeit, aus diesem Auftrag Züge mit einer Motorleistung des ICE-3 zu entwickeln, und auch die Mehrstrom-Ausstattung ist nur eine Frage der elektrischen Ausrüstung.

■ Vom Fahrzeugpark des Intercity bleibt ein Drittel

Ein derartiger Großauftrag zielt auf einen preisgünstigen Einkauf ab. Ein günstiger Preis ist für einen Hersteller aber nur zu verwirklichen, wenn er kontinuierlich produzieren und liefern kann. Berücksichtigt man einen angemessenen Zeitraum für den Anlauf der Produktion, so ist mit jährlich zwölf Zügen zu rechnen. Die Mindestanzahl von 130 Triebzüge, die innerhalb von zehn bis zwölf Jahren geliefert werden könnten, lässt – zusammen mit früheren Aussagen – erkennen, dass mit diesen Fahrzeugen auch schon die ICE-1-Fahrzeuge ersetzt werden sollen. Wenn die ICE-2-Fahrzeuge zum Ersatz anstehen, wird man sich überlegen, ob man die Fahrzeuge weiter beschafft. Die enorme Spannweite des Auftrages von bis zu 300 Triebzügen lässt der DB die Wahl, ob sie statt Vollzügen mit 9 bis 12 Wagen die doppelte Menge Halbzüge mit 7 Wagen kauft.

Abgeleitet davon ist die Aussage gerechtfertigt: Wenn sich an den heutigen Rahmenbedingungen nicht viel ändert, könnten in den Jahren 2014 bis 2019 rund 70 Einheiten für den Intercity-Ersatz beschafft werden, ab 2020 bis 2025 dann 60 Einheiten für den Ersatz der ICE-1-Züge, die dann mit einem Alter von rund 30 Jahren zum Ersatz anstehen. Man kann und muss das auch andersherum lesen: Für mehr als 70 Zügeinheiten im Intercity-Verkehr sieht die DB keine gesicherte wirtschaftliche Basis und wird erst kurzfristig entscheiden, ob sie mehr Fahrzeuge kauft. Das ist die entscheidende Aussage, auf der sich eine Prognose stützen kann.

■ Flexibel oder unflexibel?

Stand der Technik ist es heute, dass Triebwagen und Triebzüge modular aufgebaut sind. Es ist daher eine spannende Frage, wie flexibel das neue Zugsystem wirklich sein wird. Kann ein Zug so leicht um einen Wagen ergänzt werden wie zu Zeiten der lokbespannten Züge? Je anspruchsvoller die Technik wird, umso schwieriger wird es, einfach einen Wagen ab- und anzuhängen. Es ist daher damit zu rechnen, dass die neuen Züge weder geeignet sind, um Kurswagen an- und abzuhängen, noch dafür ausgelegt sind, abschnittsweise mit Diesellokomotiven gezogen zu werden. Eher ist zu erwarten, dass die Züge so konzipiert werden, dass in der Werkstatt Mittelwagen mit relativ wenig Aufwand herausgenommen oder zugestellt werden können. Das hat nicht nur Vorteile für die Schadensbeseitigung, sondern auch für die bedarfsgerechte Verlängerung oder Verkürzung der Züge, wenn sich die Nachfrage verändert. Es darf also davon ausgegangen werden, dass es bei der Blockzugbildung bleibt, wie sie auch schon im Intercity-System eingeführt wurde.

■ Ungelöste Problemfälle

Für einige Verbindungen, auf denen heute Intercity-Züge verkehren, bietet der Einheits-ICE keine Lösung. Wird es spezielle Fahrzeuge dafür geben? Grenzüberschreitend verkehren Intercity-Züge in die Niederlande, nach Luxemburg, Tschechien und Polen. Für diese Verbindungen würden Triebwagen mit Mehrsystem-Ausrüstung benötigt, da das Stromsystem der Nachbarbahnen vom deutschen abweicht. Diese Ausrüstung könnte zusätzlich in die Fahrzeuge der Großserie eingebaut werden, wie es schon beim ICE-3 geschieht. In jedem Einzelfall ist aber fraglich, ob sich ein umfangreicher Wagenpark für lang laufende Linien lohnt.

Für den Verkehr nach Prag und Luxemburg wären überdies Neigezüge sinnvoll. Diese könnten aus dem Einheits-ICE nicht abgeleitet werden. Eine Bahn wie die DB wird eine Beschaffung von solchen speziellen Fahrzeugen eher als unwirtschaftlich einstufen und die Beschaffung eher den kleineren Nachbarn überlassen, vielleicht damit aber auch den Betrieb der Linien.

■ „Der Intercity wird bleiben“?

So tönte es mehrfach als Dementi aus der Konzernzentrale. Was aber heute Vorstand und Pressesprecher veröffentlichen, ist schon morgen nur noch Schall und Rauch. Die Entscheidung, ob der Name „Intercity“ bleibt, wird erst fallen, kurz bevor die neue Fahrzeuggeneration startet. Bis dahin vergeht noch ein halbes Jahrzehnt – und bis dahin sitzt kaum einer, der jetzt laut darüber redet, noch auf seinem Platz.

Das letzte Wort werden die Marketing-Strategen haben. Es ist kaum vorstellbar, dass die neuen Züge mit zweierlei Aufkleber und zu zweierlei Tarif durch die Lande fahren.

Wahrscheinlich ist dann das Image des Intercity so schlecht, dass man sich leichten Herzens von dem Begriff trennt oder nur noch für Züge aus dem Ausland verwendet, die den deutschen Standard nicht genügen. Dann würde der Intercity das Schicksal des D-Zuges teilen, den es auch immer noch gibt.



Der Intercity fährt auf das Abstellgleis. Was kommt danach?

**Fernverkehr
2018:**

Was wird bleiben?

Eine Prognose auf der Basis unveränderter Rahmenbedingungen

➤ *Wie wird der Fernverkehr 2018 aussehen, und welche Folgerungen ergeben sich daraus für die Aufgabenträger des Nahverkehrs und welche Forderungen an die Politik? Bisher wagt es niemand, das Sterben von Fernverkehrsangeboten im Detail vorherzusagen, weil man den Propheten dafür verantwortlich machen könnte, dass sich seine Prognose erfüllt. Noch verschließen die Politiker in Bund und Ländern die Augen davor, was sie 1994 mit der Bahnreform beschlossen haben und was sich in den nächsten zehn Jahren vollziehen wird: der vollständige Rückzug des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs aus den Regionen. Für die Aufgabenträger des Nahverkehrs ist das Jahr 2018 schon morgen, denn sie bestellen schon heute für Zeiträume danach. Wer die Augen vor der Entwicklung und ihren wirtschaftlichen Grundlagen verschließt, wird ein böses Erwachen erleben.*

INHALTSVERZEICHNIS

- Seite 07 Fernverkehr: Intercity ohne Chance
- ▶ Seite 10 **Fernverkehr 2018: Was wird bleiben?**
- Seite 14 Das Ergebnis der Analyse: Vom Intercity bleibt wenig
- Seite 24 Folgerungen: Ganz ohne Geld geht es nicht
- Seite 30 Fernverkehr ins Ausland: Nichtangriffspakt der Staatsbahnen



Lokomotiven der Baureihe 103 prägten über zwei Jahrzehnte das Bild des Intercity. Von diesem klassischen Intercity-Netz wird nur die Linie Hamburg–Köln bleiben.

■ Die Rahmenbedingungen werden unverändert bleiben

Alle Versuche, die Mehrwertsteuer auf Fahrkarten des Schienenfernverkehrs zu senken, sind bislang gescheitert – obwohl schon Fahrscheine für Strecken von mehr als 50 Kilometern diesem hohen Steuersatz unterworfen sind. Die Entgelte für die Benutzung der Schienenwege werden von der DB munter heraufgesetzt, und es ist nicht ersichtlich, dass der Bund eingreifen wird. Die DB wiederum nutzt das, um mög-

lichst viel von den Regionalisierungsmitteln des Nahverkehrs für das Netz abzuschöpfen, und setzt so die Wirtschaftlichkeitsgrenze für Fernverkehrszüge im Bestandsnetz herauf. Zugleich – so sehen es Kritiker – hält sie die Entgelte für die Benutzung der Neubaustrecken künstlich niedrig, weil hier so gut wie keine Regionalzüge verkehren – so erhöht sie die Rendite des Fernverkehrs.

Immer öfter wird gefordert, dass der Bund eine Bestellerfunktion im Schienenfernverkehr übernehmen solle, aber noch ist dafür eine politische Mehrheit nicht erkennbar. Die steigen-



Unveränderte Rahmenbedingungen? Die Konservativen möchten den Fernbusverkehr als Konkurrenz zum Zug freigeben. Das fördert Investitionen in Schienenfahrzeuge nicht.

den Energiepreise werden zwar die Nachfrage im Schienenverkehr verbessern, aber wohl kaum so nachhaltig, dass ein eigenwirtschaftlich kalkulierendes Unternehmen eine neue Basis für langfristige Investitionen in neue Fahrzeuge sehen wird. Kurzum: Die Rahmenbedingungen werden sich auch in den nächsten zehn Jahren nicht grundlegend ändern, eine künftig bessere Basis für den eigenwirtschaftlichen Fernverkehr ist nicht in Sicht. Eine Prognose auf der Basis der bestehenden Rahmenbedingungen ist mithin realitätsnah.

■ Bevölkerungsentwicklung und das „große C“

Derzeit beobachtet die DB Nachfragersteigerungen im „großen C“ und im Berlin-Verkehr. Das „große C“ entspricht den Fernverkehrslinien von Hamburg und Hannover über den Rhein-Ruhr-Raum und Frankfurt bis Basel und München. Der Verkehr auf der Verbindung Hamburg – Würzburg – München stagniert hingegen. Diese Erfahrung entspricht den Prognosen über die Bevölkerungsentwicklung, die Zuwächse in den Bereichen des „großen C“ erwartet, während der Mittelgebirgsraum und die neuen Bundesländer (abgesehen vom Raum Berlin) von Abwanderung geprägt sind. Auch Besuchs- und Heimfahrten in die Regionen, aus denen die Menschen abgewandert sind, kommen nur in geringem Umfang der Bahn zugute, weil die Reisezeiten in diese Regionen recht lang, das Angebot für die „letzte Meile“ vom Bahnhof bis zum Ziel vergleichsweise schlecht und der Kraftfahrzeugbestand besonders hoch ist. Dementsprechend hat sich die Nachfrage auf den Verbindungen von Düsseldorf nach Erfurt und von Nürnberg nach Dresden nicht so eingestellt, wie man es sich nach der Wiedervereinigung beim Aufbau des Interregio-Netzes vorgestellt hatte. Damit ist bereits vorgezeichnet, dass der Fernverkehr im Bereich des „großen C“ eine kalkulierbare Zukunft hat und bleiben wird – außerhalb dieses Bereichs ist die Zukunftsperspektive schwierig. Das gilt auch für die heute schon am schwächsten ausgelastete Neubaustrecke zwischen Fulda und Würzburg.

■ Neu- und Ausbaustrecken 2018

In zehn Jahren werden, so sagt es jedenfalls der heutige Planungshorizont der DB, folgende Neubaustrecken zur Verfügung stehen:

- Frankfurt – Mannheim,
- Offenburg – Basel (zumindest abschnittsweise),
- Halle / Leipzig – Erfurt,
- Erfurt – Nürnberg.

Damit stehen auf allen wichtigen Achsen Neubaustrecken zur Verfügung. Nur die Verbindungen von Hamburg und Hannover nach Köln bleiben weitgehend auf dem heutigen Stand. Die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm, die nach dem heutigen Planungsstand ICE-3-Fahrzeuge benötigen wird, wird wohl bis 2026 fertiggestellt sein, und der Zeitpunkt, zu dem darauf Züge verkehren werden, ist noch nicht kalkulierbar. Ob die „Y-Trasse“ Hamburg / Bremen – Hannover zur Verfügung steht, ist nur lokal von Bedeutung – hier verkehren ohnehin bereits ICE, die nur verlagert würden.

Folgende Ausbaustrecken werden bis 2018 fertiggestellt:

- Ulm – München,
- Lindau – München (Elektrifizierung),
- Ulm – Lindau (Elektrifizierung),
- Hamburg – Rostock und
- Berlin – Rostock.

Auf den beiden Letzteren wird einer Fahrzeit von weniger als zwei Stunden möglich sein.

■ Veränderungen im ICE-Netz

Mit der Fertigstellung der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Halle / Leipzig wird es eine große Veränderung im Einsatzbereich der bisherigen ICE-Fahrzeuge und im Liniennetz geben. Erfurt wird zum ICE-Knoten zwischen den Linien Frankfurt – Dresden und Berlin – München. Für die Fahrt über die Neubaustrecke wird Neigetechnik nicht mehr benötigt, sodass die Strecke gleich mit neuen ICE-Zügen starten kann.

Die dort eingesetzten Neigetechnik-ICE können andere Aufgaben übernehmen, auch im bisherigen Intercity-Netz. Vielleicht werden sie als „Altfahrzeuge“ auf ertragsschwachen Strecken wie Nürnberg – Stuttgart abgefahren. Da diese Fahrzeuge aber nicht unter Luxemburger Fahrdracht fahren können, kommen sie nicht als Ersatz für den an der Mosel verkehrenden Intercity in Betracht.

■ Halbzüge oder lange Züge?

Wird die DB bevorzugt Halbzüge beschaffen? Das ist derzeit nicht abzuschätzen. Halbzüge könnten viele Verbindungen neu schaffen: die mit unflexiblen Zugeinheiten nicht herzustellen sind. Halbzüge dürften sogar die Grundlage für Linien wie Rostock – Hamburg und Rostock – Berlin sein: Isolierte kurze Linien wären deutlich unwirtschaftlicher als durchgehende Verbindungen für sinnvolle Durchbindungen wie Hamburg – Dresden / Leipzig, mit Zugteilung in Berlin, Kiel / Rostock – Hamburg – Münster – Düsseldorf / Köln mit Zugteilung in Hamburg und Münster, und für die Auskoppelung von Touristikzügen, etwa nach Konstanz, Innsbruck und Garmisch. Werden hingegen „maßgenaue“ Züge gekauft, so wird

es diese Optionen nicht geben. Es gibt daher allen Anlass für die Politik, die Rahmenbedingungen für den Fernverkehr zu verbessern.

■ **Neue Fahrzeuge – höhere Kosten**

Die DB macht keinen Hehl daraus, dass die für die Nachfrage des Intercity zu beschaffenden Fahrzeuge eine neue Berechnung der Wirtschaftlichkeit von Fernverkehrszügen zur Folge hat. Mit den alten Fahrzeugen, die von der DB mit der Bahnreform im Grunde genommen zum Nulltarif übernommen wurden, lässt sich noch manche Verbindung

fahren, die es mit den neuen Fahrzeugen nicht mehr geben wird. Schon beim Interregio-Netz wurden nur die Kosten der Altfahrzeuge zugrunde gelegt, und mit den heutigen Intercity-Fahrzeugen ist es ebenso. Das „Ansparen“ von Rücklagen für Ersatzinvestitionen hat nicht stattgefunden und findet nicht statt. Vielmehr wird anlässlich der Nachbeschaffung ermittelt, was diese einschließlich der Bankkredite oder der Rendite für die Kapitalgeber kostet und ob dieses Geld wieder erwirtschaftet werden kann. Jede Neubeschaffung führt also zu einem harten Schnitt bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung. Das hat weitreichende Folgen für alle Zugangebote, die sich im Grenzbereich der Wirtschaftlichkeit bewegen.

Intercity unwirtschaftlich – warum?

> *Am wirtschaftlichsten fahren Züge, wenn sie pausenlos unterwegs sind und immer viele Fahrgäste im Zug sitzen, von morgens bis abends, im Januar wie im Juli, am Freitag genauso wie am Samstag. Doch die Fahrgäste verhalten sich anders – sie fahren lieber im Sommer als im Winter und pendeln, wenn sie es müssen, am Freitag und Sonntag. Viele Angebote, die heute der Intercity noch mit alten Fahrzeugen leistet, sind mit neuen Fahrzeugen nicht mehr eigenwirtschaftlich zu leisten.*



Intercity auf Neubaustrecken: Mit 200 km/h ist er ein Verkehrshindernis.

➔ **Parallelverkehr zum ICE**

■ Was dem Fahrgast recht ist, ist für das Unternehmen ein wirtschaftliches Problem: das Nebeneinander von preiswerteren, langsameren Intercity-Zügen und teureren, schnelleren ICE-Zügen. Aufwand und Ertrag für das Unternehmen verhalten sich genau umgekehrt wie die Fahrpreise: Schnelle Züge produzieren nicht nur eine „Ware“, die man teurer verkaufen kann, sondern auch eine höhere Leistung pro Personalstunde und Zugeinheit.

Zwar wird immer wieder behauptet, die Mehrheit der Fahrgäste sei preissensibel, aber das trifft so nicht zu. Der Preisunterschied zwischen ICE und

Intercity ist in der Regel zu gering, um die Wahl des Zuges nachhaltig zu beeinflussen.

Schließlich ist die Zahl die Fahrgäste, die durch den langsameren Zug zusätzlich erreicht werden, zu gering, um die Mehrkosten des Parallelverkehrs zu decken.

Der Parallelverkehr über die Rhein-Strecke und die Neubaustrecke Köln – Frankfurt ist insofern eine Ausnahme: Der Preisunterschied ist so hoch, dass er spürbar ist und die Zugwahl für Durchreisende beeinflusst, und außerdem landschaftlich besonders attraktiv; gleichzeitig sind die Zwischenhalte Bonn, Koblenz und Mainz – alles Großstädte mit einem weiten Einzugsbe-

reich – aufkommensstark. Daher wird der Fernverkehr im Rheintal bleiben. Für die Main-Weser-Bahn über Gießen und Marburg ist die Prognose schwierig, aber eher negativ einzuschätzen. Für das Leinetal treffen diese Voraussetzungen sicher nicht zu, den Intercity-Halten in Alfeld und Kreiensen fehlt das starke Fahrgastaufkommen. Hier wird der Intercity schon, wie angekündigt wurde, Ende 2009 verschwinden. Wenn heute noch angebotene parallele Intercity-Züge eingestellt werden, können die Aufgabenträger dagegen nicht viel anderes tun als Ersatzverkehr zu bestellen – oder sie müssen hinnehmen, dass ihre Region abgehängt wird.

→ Parallelverkehr zum Nahverkehr

Zu parallelen Nahverkehrsangeboten ist der Intercity ebenfalls in der Regel nicht konkurrenzfähig. Zum einen sind die Regionalzüge in vielen Fällen kaum langsamer, und zum anderen ist die Qualität des Nahverkehrs mit neuen Fahrzeugen erheblich gesteigert worden. Zugleich sind Fahrten mit mehreren Personen aufgrund der Länder- und Wochenendtickets erheblich günstiger. Es ist daher für ein Unternehmen nicht sinnvoll, in einen Markt zu investieren, der durch subventionierte Angebote jederzeit unter die Wirtschaftlichkeitsgrenze gedrückt werden kann.

→ Pendlerzüge

Züge, die mehr stehen als fahren, verdienen ihr Geld nicht. Noch gibt es etliche Entlastungszüge entlang der ICE-Linien, aber sie werden auf der „Abschussliste“ stehen, sobald die Fahrzeuge nicht mehr einsetzbar sind. Ein eigenwirtschaftlich orientiertes Unternehmen wird daher eher ein knapperes Angebot bevorzugen als die Vorkhaltung unwirtschaftlicher Züge. In der Nähe von Werkstätten ist es etwas einfacher, solche Verstärkerzüge zu fahren, weil die Züge nach der Verkehrsspitze zur Revision können. Von den heutigen Pendler- und Entlastungszügen wird daher nur ein kleiner Rest bleiben.

→ Touristikzüge

Züge in die Touristikgebiete sind in aller Regel unwirtschaftlich. Tourismus ist ein Saisongeschäft und außerdem noch abhängig vom „Bettenwechsel“ in den Urlaubsgebieten. Außerdem sind Touristen hinsichtlich der Zeitlage der Züge sehr anspruchsvoll: Passt die Zeitlage nicht, so fahren Urlauber und Kurgäste mit den Regelzügen. Der ICE nach Garmisch belegt es: Der Zug hin ist gut besetzt, der Zug zurück mit einer Abfahrt am Nachmittag hingegen sehr schlecht ausgelastet. Wenn die Vermieter den Bettenwechsel am Mittwoch und Samstag anbieten, wie es etwa auf den Nordseeinseln der Fall ist, dann ist der Zug am Montag und Dienstag leer und am Sonntag ist vor Mittag niemand unterwegs. Deshalb hat sich die DB Schritt für Schritt aus dem Touristengeschäft zurückgezogen und bietet nur noch eine Handvoll Direktverbindungen an. Außerdem ist die Reduzierung von Intercity-Linien auf stark genutzte Verkehrstage bereits angekündigt. Auch Züge, die nur samstags verkehren, sind nur wirtschaftlich, wenn die gleichen Zugeinheiten in der Woche anders genutzt werden können. Besonders unwirtschaftlich wird der Betrieb, wenn die Züge auf nicht elektrifizierten Strecken fahren müssen. Die dafür eingesetzten Lokomotiven stehen in der Regel vor dem Ende ihrer wirtschaftlichen Verwendbarkeit. Der Lokwechsel ist zeit- und arbeitsaufwendig,

die Lokumläufe haben meistens lange Standzeiten, eine Beschaffung neuer Lokomotiven ist daher nicht zu erwarten. Die Züge nach Westerland und Dagebüll, nach Oberstdorf und ins bayerische Bäderdreieck werden daher nur so lange überleben, wie die zugehörigen Diesellokomotiven verfügbar sind. Selbst im elektrischen Netz kommt es zu einem hohen Aufwand bei geringem Ertrag. Gut zu zeigen ist das am Intercity „Königssee“: Während ein Fernverkehrszug im Hauptnetz 16 bis 18 Stunden auf der Strecke ist, wird der Wagenpark des IC „Königssee“ nur zehn Stunden lang benötigt. Ist er in Berchtesgaden angekommen, so wird er leer zum Abstellen nach Freilassung gefahren – das bedeutet eine Stunde Leerfahrt hin und wieder zurück. Und damit der Zug überhaupt nach Berchtesgaden gelangt, kommt extra eine Lok aus Salzburg, die die DB bei der ÖBB angemietet hat und die dafür täglich mehr als vier Stunden benötigt, aber weniger als zwei Stunden einen besetzten Reisezug fährt. Wäre es nicht sinnvoll, dass der Aufgabenträger diesen Zug als Ausflugszug für Tagestouristen von und nach München bestellt? Gegen das Bayernticket wird die DB mit einem eigenwirtschaftlichen Angebot nicht antreten. Bei der Bewältigung der auftretenden Probleme sind der Einfallsreichtum der Aufgabenträger und die Kooperationsbereitschaft des Unternehmens „Fernverkehr“ gefordert.



Mit dem Ende der Intercity-Wagen wird auch der Kurswagen nach Dagebüll der Vergangenheit angehören: Es ist unwahrscheinlich, dass die DB noch einmal Fahrzeuge kauft, die sich dafür eignen.

**Das Ergebnis
der Analyse:**

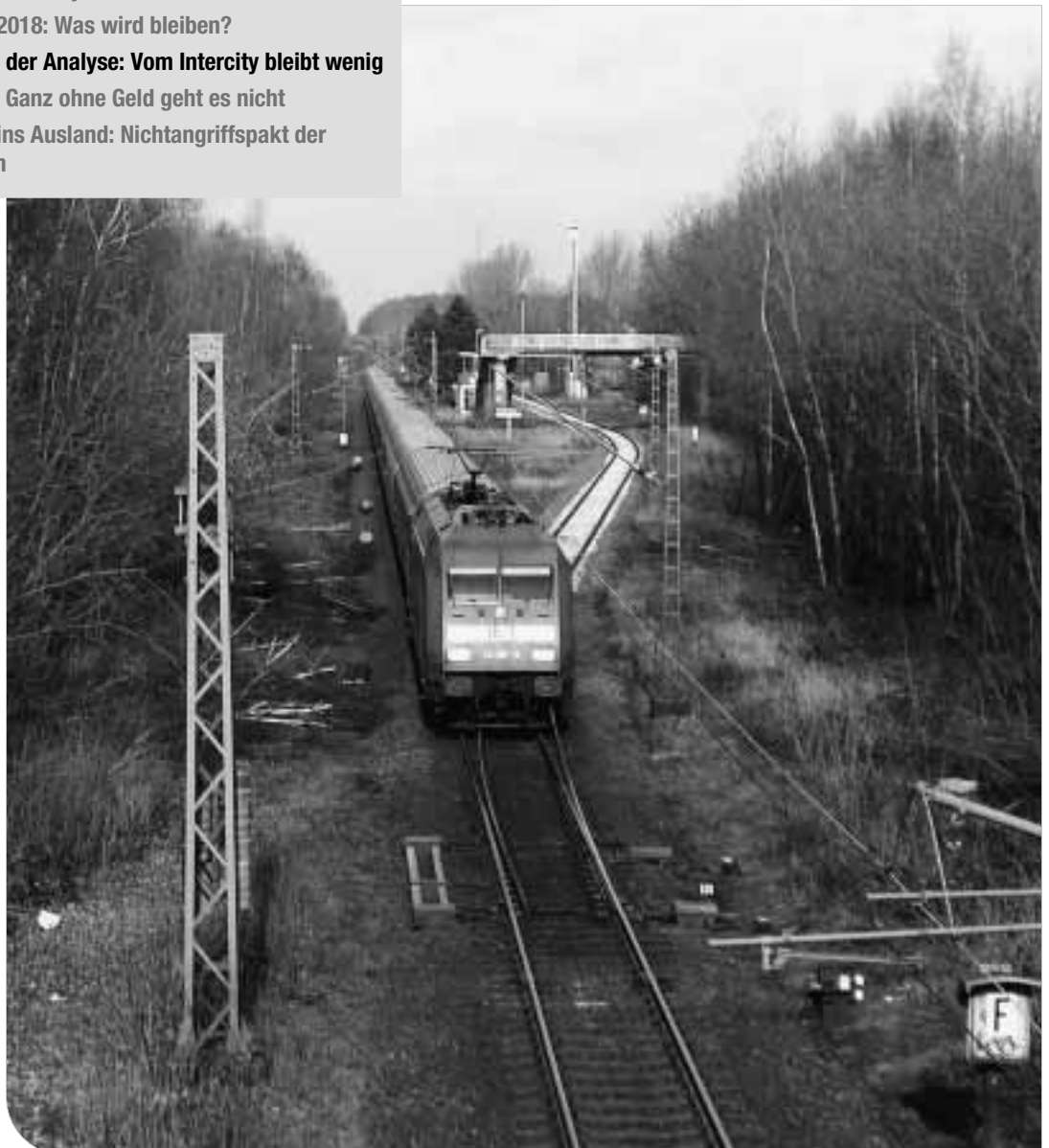
Vom Intercity bleibt wenig

➤ *Vom Intercity bleibt als Kern die Linie Hamburg – Köln – Rheintal – Frankfurt. Sie ist die Basis für den Optimismus, dass Erweiterungen nach Kiel, Rostock, Stuttgart, Basel und Konstanz möglich sind. Als zweite lang laufende Linie kommt die Verbindung Frankfurt – Stuttgart – München – Salzburg als Ergänzung des ICE-Verkehrs bei höherer Verkehrsnachfrage in Betracht. Der Erhalt der Verknüpfungsspanne Hannover – Leipzig mit Erweiterungen nach Bremen und in der Verkehrsspitze auch nach Dortmund ist wahrscheinlich. Die Linie Berlin – Dresden wird ebenfalls erhalten bleiben, und auch für Berlin – Rostock gibt es eine Chance. Mit diesen Linien, einigen Touristik- und Verstärkerzügen und einer angemessenen Betriebsreserve ist der neue Fahrzeugpark erschöpft, den die DB nach dem derzeitigen Stand bestellen will – alle anderen Linien haben keine Zukunft.*

INHALTSVERZEICHNIS

- Seite 07 Fernverkehr: Intercity ohne Chance
- Seite 10 Fernverkehr 2018: Was wird bleiben?
- ▶ Seite 14 **Das Ergebnis der Analyse: Vom Intercity bleibt wenig**
- Seite 24 Folgerungen: Ganz ohne Geld geht es nicht
- Seite 30 Fernverkehr ins Ausland: Nichtangriffspakt der Staatsbahnen

Für die Linie von Hamburg über Köln nach Frankfurt wird der größte Teil der Fahrzeuge benötigt, die die DB für die Intercity-Nachfolge beschaffen muss.



■ IC Hamburg – Köln – Koblenz – Frankfurt (– Stuttgart)

Die IC-Linie von Hamburg über Köln und Koblenz nach Frankfurt / Stuttgart ist die einzige aus dem klassischen Intercity-Netz, auf der von Hamburg und durch das Rheintal langfristig nur 200 km/h gefahren wird, auf der aber in der Regel mit 9-Wagen-Zügen eingesetzt werden. An Wochenenden werden zahlreiche Entlastungszüge gefahren, vornehmlich im Bundeswehrverkehr. Allein deshalb ist der Erhalt ohne Weiteres vorzusetzen. Der Einsatz von Halbzügen hätte neben einer gegenüber dem heutigen Zustand flexibleren Steuerung der Kapazität zahlreiche Vorteile:

- Zugteilung in Hamburg nach Rostock und Kiel
- Zugteilung in Münster oder Dortmund zur direkten und kapazitätsgerechten Anbindung sowohl der Ruhr- als auch der Wupper-Route
- Auskoppelung von Tourismus-Zügen nach Konstanz und Innsbruck.

Die jetzt ausgeschriebenen Fahrzeuge werden – anders als die nur 200 km/h schnellen Intercity-Garnituren – ohne Fahrzeitverlust über Neubaustrecken bis Stuttgart und Basel fahren können.

Allein die „Stammstrecke“ Hamburg – Frankfurt würde rund 16 Vollzüge oder 32 Halbzüge und damit den größten Einzelposten des neuen Fahrzeugparks binden. Eine Erweiterung alle zwei Stunden mit Halbzügen nach Kiel würde zwei, nach Rostock unter Berücksichtigung des saisonalen Spitzenbedarfs vier Einheiten erfordern. Da im Zuge des Fahrzeugwechsels auch die heute nach Stuttgart (heute zehn Verbindungen) und Basel (heute drei Verbindungen, davon zwei noch mit Schweizer Wagenpark) geführten Leistungen ersetzt werden müssten, würden hierfür je weitere vier Einheiten benötigt. Das entspräche unter Einschluss einer Betriebsreserve der Hälfte der 70 Züge, die als Minimum dem Intercity-Ersatz zu zurechnen sind.

■ IC Westerland / Dagebüll – Hamburg (– Köln)

Dieser in erster Linie touristische Verkehr von Westerland / Dagebüll nach Hamburg / Köln ist wegen des nicht elektrifizierten Abschnitts nördlich Itzehoe und der Kurswagenverbindung nach Dagebüll auf Wagenmaterial angewiesen, das mit einer Neubeschaffung von ICE-Triebzügen nicht mehr zur Verfügung stehen wird – hier wäre die Vorhaltung eines speziellen Fahrzeugparks und von Diesellokomotiven nicht wirtschaftlich genug. Die Nord-Ostsee-Bahn setzt schon heute einen Fahrzeugpark ein, der für diese spezielle Aufgabe konzipiert ist und als Ersatz fungieren kann. Die Weiterführung der Züge in das Ruhrgebiet – die wichtigste heute direkt bediente Quelle der Fahrgäste – wird aber ohne Mitwirkung der Aufgabenträger zwischen Rhein und Nordsee nicht realisierbar sein. Eine weiträumige Zusammenarbeit ist daher erforderlich und

wäre am ehesten durch Einbindung der bestellten Verkehrsleistungen zwischen Rotenburg (Wümme) und Bielefeld möglich.

■ IC (Binz –) Stralsund – Rostock – Hamburg

Die Linie von Rostock nach Hamburg hat starke Konkurrenz durch einen hochwertigen parallelen RE. Die heutige Durchbindung nach Hannover ist umlaufbedingt und entspricht nicht der Nachfrage. Einige Züge verkehren bereits jetzt ins Ruhrgebiet.

Daher bekommt diese Linie nur dann ein dauerhaft stabiles Potenzial und eine wirtschaftliche Betriebsführung, wenn sie in Richtung Ruhrgebiet durchgebunden wird. Aufgrund der niedrigeren Nachfrage im Abschnitt östlich von Hamburg ist die Durchbindung wirtschaftlich nur optimal zu gestalten, wenn Halbzüge eingesetzt werden. Unter dieser Voraussetzung könnte auch eine Weiterführung in der Saison bis Binz in Betracht kommen.

Zwischen Stralsund und Rostock gilt auf Veranlassung des Aufgabenträgers der Nahverkehrstarif. Ob die derzeitigen Ausgleichszahlungen genügen werden, um die Forderungen der DB bei Einsatz von IC-Nachfolgefahrzeugen zu decken, darf bezweifelt werden. Ein ICE zum Nahverkehrstarif passt auch nicht in das derzeitige Selbstverständnis der DB. Unter der Voraussetzung, dass sich dieses nicht ändert, ist die Prognose negativ: Von einem Vollzeitangebot im Takt kann nicht ausgegangen werden.

■ ICE Rostock – Berlin

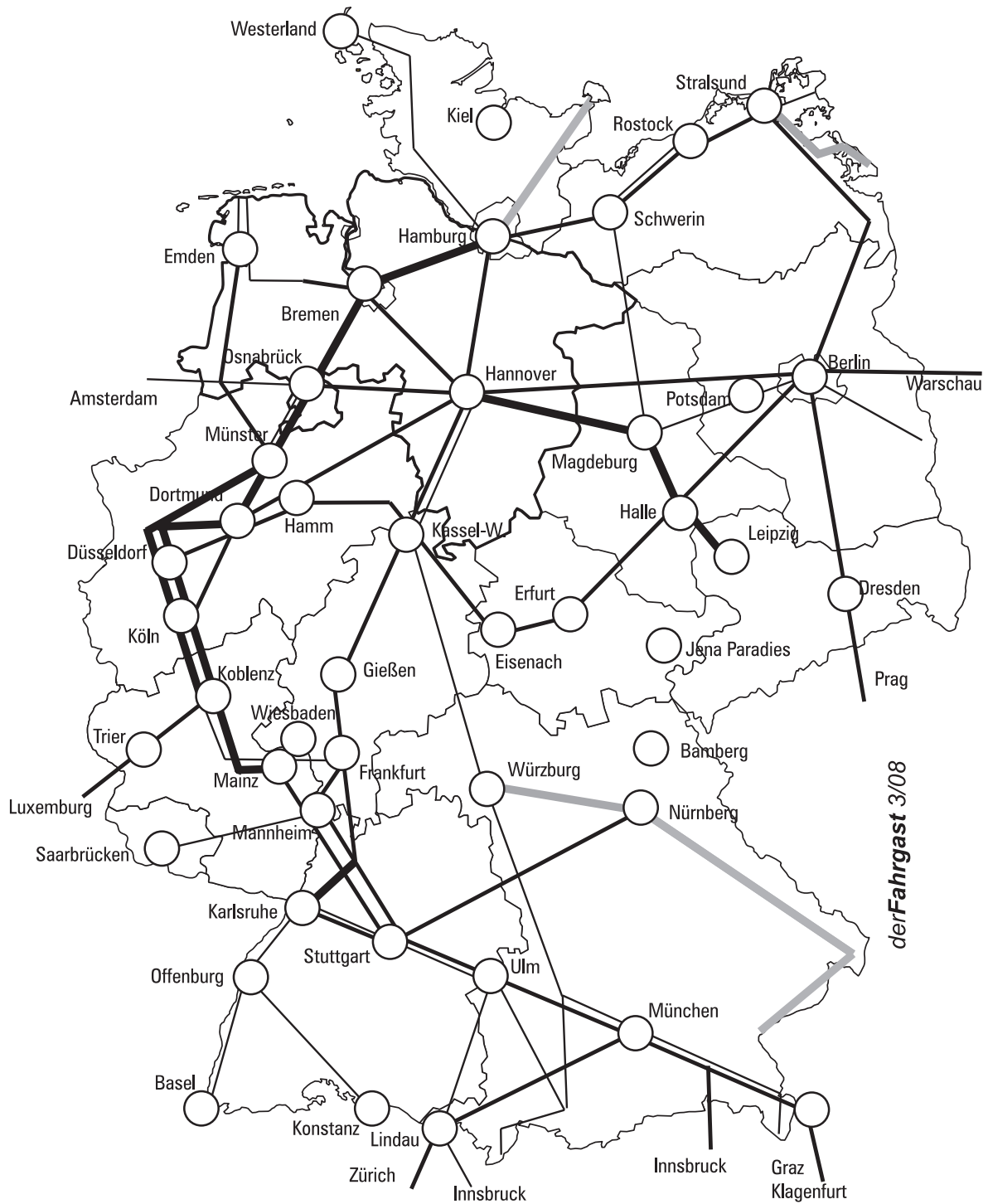
Das für die Verbindung Hamburg – Rostock Gesagte gilt auch für die heute nur einmal täglich durch einen ICE bediente Verbindung Rostock – Berlin. Unter der Voraussetzung einer Durchbindung aus einer anderen Linie, die mit Halbzügen

Lesen Sie auf Seite 18 weiter.



Hochwertige Regionalexpress-Verbindungen ziehen Fahrgäste aus dem Intercity ab: Regionalexpress Münster – Emden in Lathen. Eine Durchbindung ins Ruhrgebiet würde den Fahrgästen zahlreiche ganzjährige Direktverbindungen an die Nordseeküste bringen. Schon ab 2009 wird der Intercity nur noch an einzelnen Tagen verkehren.

Intercity 2008



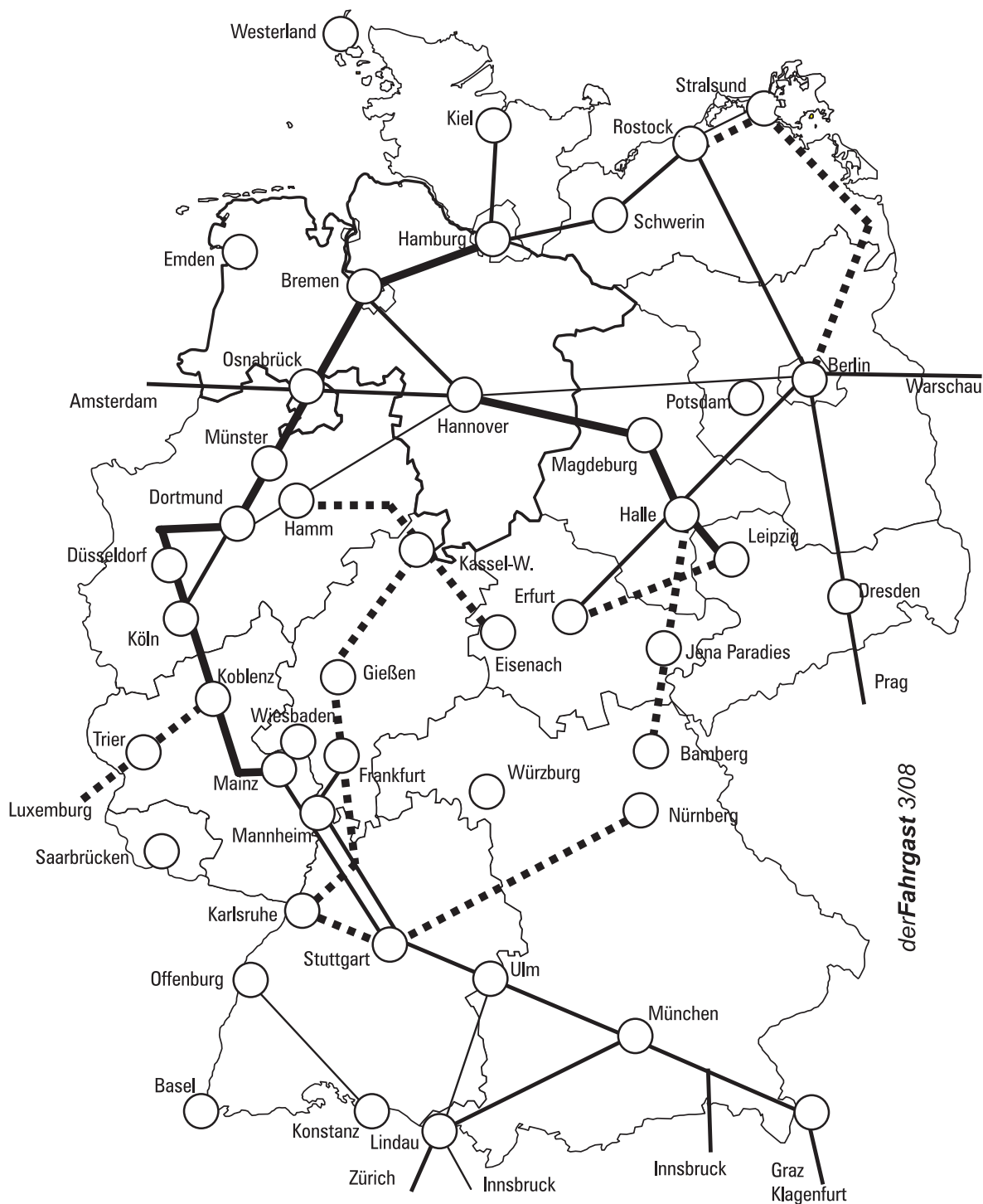
derFahrgast 3/08

IC-Linien 2008

- stündlich (auch mit Taktlücken)
- zweistündlich (auch mit Taktlücken)
- einzelne Züge
- nicht täglich

Nicht verzeichnet sind einzelne Leistungen am Tagesrand als Ergänzung des ICE-Netztes.

Prognose 2018



derFahrgast 3/08

Verbleibende IC-Linien
als IC oder ICE

- stündlich
- zweistündlich
- einzelne Züge

Weggefallene IC-Linien,
Ersatz durch Regional-
verkehr erforderlich

- - - -** Zweistündlich oder häufiger

fährt, ist die Wiederaufnahme eines vollen Fernverkehrsangebots wahrscheinlich.

■ IC Norddeich – Emden – Oldenburg – Bremen – Hannover

Ein Zugpaar nach Norddeich verkehrt am Tagesrand, die anderen beiden dienen in erster Linie dem Touristikverkehr, damit aber jeweils mit ungünstiger Auslastung außerhalb der Saison. Bereits im laufenden Fahrplan werden zusätzliche Regionalzüge den Takt des Regionalexpress verstärken – mithin übernimmt der „Nahverkehr“ bereits Fernverkehrsaufgaben, die bisher dem IC oblagen. Somit ist die Prognose für den IC negativ.

Ab Oldenburg verkehren die Züge zwar zweistündlich, dies hat aber nur umlauftechnische Gründe. Parallel und in geringem zeitlichen Abstand verkehren RE, die teilweise von Wilhelmshaven direkt fahren. Die Regionalzüge gelten zwar als überlastet, aufgrund des unterschiedlichen Tarifs steigen Pendler aber nicht sehr zahlreich in den IC um. Mit der Einstellung der IC-Linie auch zwischen Oldenburg und Bremen ist daher zu rechnen.

Im Abschnitt Bremen – Hannover könnten die RE, bezogen auf die Netzwirkung, schon mit der gegenwärtigen Fahrzeit von 80 Minuten die Verbindung zwischen dem Nullknoten Bremen und dem Minute-30-Knoten Hannover herstellen und wäre mit einem Flügelzugkonzept als Direktverbindung nach Bremerhaven, Wilhelmshaven und Emden ausbaubar. Zurzeit wird die Trasse durch den IC und ICE blockiert, die zwar Direktverbindungen nach Süden und Osten, aber keinen Fahrzeitvorteil im Netz bieten. Wie sich ein solcher Interessengegensatz künftig entwickeln wird, ist offen und könnte auch die Einstellung des ICE/IC im Abschnitt Bremen – Hannover zur Folge haben.

■ IC Hannover – Magdeburg – Leipzig

Die heute abwechselnd nach Köln und Oldenburg führende Linie hat zahlreiche Zubringerfunktionen in das ICE-Netz, die langfristig erhalten bleiben werden. Die Aufgabenträger des Nahverkehrs fahren derzeit keinen Parallelverkehr und werden kaum ein Interesse daran entwickeln, Regionalstrecken zu schließen, um mit einem schnellen RE dem ICE in Braunschweig, Halle und Leipzig Fahrgäste zuzuführen. Daher ist mit dem langfristigen Erhalt der Linie zu rechnen.

Die Reduzierung des Angebots zur „Verdichtung der Fahrgäste“ (DB-Jargon) ist aber nicht auszuschließen und hat bereits begonnen – mit der Folge, dass Magdeburg am Wochenende nur noch schlecht erreichbar ist. Die Entwicklung einer Gegenstrategie ist schwierig und muss vor allem politisch angegangen werden (siehe: *Das Magdeburg-Syndrom*, Seite 23).

■ IC Hannover – Dortmund (– Köln)

Die IC-Linie von Hannover nach Dortmund / Köln verkehrt parallel zum ICE und bedient vier zusätzliche Halte. Ein Erhalt ist daher allenfalls als Ergänzung zu Spitzenzeiten zu erwarten. Mit einer Zugteilung des ICE in Hannover (derzeit verkehren ICE-2-Halbzüge, die in Hamm getrennt und vereinigt werden) könnte der DB-Fernverkehr das Potenzial der Zwischenhalte auch im ICE-Netz abschöpfen.

■ IC Magdeburg – Schwerin – Rostock – Warnemünde

■ IC Magdeburg – Berlin – Cottbus

Die Zugpaare von Magdeburg nach Warnemünde bzw. Cottbus sind die „Retourkutsche“ auf den Interconnex Leipzig – Rostock und das zugehörige umlaufbedingte „Abfallprodukt“. Beide Linien verkehren ohne Renditeerwartung. Mit ihrer Einstellung ist zu rechnen.

■ IC Amsterdam / Münster – Osnabrück – Hannover

Aufgrund des „Nichtangriffspakts“ der Staatsbahnen (siehe Seite 30) ist mit dem Erhalt der Linie, die in den Niederlanden zum gemeinwirtschaftlichen Grundangebot gehört, zu rechnen: Sie wird bereits ab Dezember 2008 wieder siebenmal täglich verkehren. Da sich hierfür ICE-Triebwagen nur in Mehrsystem-Ausführung eignen und deren Beschaffung durch die DB derzeit nicht ersichtlich ist, ist mit dem Einsatz deutscher ICE nicht mehr zu rechnen. Eher könnte eine Lösung auf der Basis der Bedürfnisse der Niederlande gefunden werden.

■ IC Hannover – Stendal – Berlin

Der IC von Hannover nach Berlin fährt parallel zum ICE und bedient nur Stendal zusätzlich. Der Halt in Stendal wird überdies dazu genutzt, um die Überholung durch den schnelleren ICE zu ermöglichen. Der IC hat daher nur eine Entlastungsfunktion mit geringer Ertragskraft, sodass die Einstellung wahrscheinlich ist, es sei denn, die Niederlande machen ein besonderes Interesse an der Direktverbindung Amsterdam – Berlin geltend oder die stündliche ICE-Verbindung Hannover – Berlin genügt nicht mehr, um die Nachfrage zu befriedigen.

■ IC Hamburg – Wittenberge – Berlin

Der IC von Hamburg nach Berlin fährt alle zwei Stunden parallel zum ICE und bedient zusätzlich nur Wittenberge und Ludwigslust. Der IC hat daher nur eine Entlastungsfunktion mit geringer Ertragskraft, sodass die Einstellung absehbar ist. Da die verbleibenden ICEs die Halte mit geringem Zeitaufwand bedienen können, sollten die Aufgabenträger auf diese Ersatzlösung hinwirken.

■ IC Berlin – Dresden

Aufgrund des Aufkommens ist damit zu rechnen, dass die Bedienung im bisherigen Umfang (2-Stunden-Takt) aufrecht erhalten bleibt. Derzeit werden in erheblichem Umfang tschechische Reisezugwagen eingesetzt, deren Qualität häufig bemängelt wird, und die Lok an der Grenze gewechselt, da Tschechien ein abweichendes Stromsystem hat. Durchgehende Triebwagen benötigen eine Mehrsystem-Ausrüstung. Eine Lösung des Fahrzeugproblems ist zurzeit nicht in Sicht. Wird



Vertreibung aus dem Paradies: Mit der Fertigstellung der Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg wird kein ICE mehr in Jena halten. Der Intercity, der hier gerade aus dem alten Haltepunkt Paradies in Richtung Garmisch abfährt, ist schon durch einen ICE ersetzt, der dann nicht mehr durch Jena fahren wird.

es nicht gelöst, so ist mit der Aufgabe der durchgehender Züge Prag – Berlin zu rechnen.

■ IC Norddeich – Emden – Münster

Die Verbindung von Norddeich nach Münster ist gekennzeichnet durch eine schwache Grundnachfrage und einen sehr ausgeprägten, aber tage- und stundenweise stark schwankenden Saisonverkehr. Die zunehmende Reduzierung des Angebots ist zu erwarten und nach Auslauf der heutigen IC-Fahrzeuge die Einstellung der IC-Linie.

Die Grundnachfrage wird durch einen hochwertigen RE Emden – Münster abgedeckt. Durch sinnvolle Zusammenlegung von vorhandenen RE-Leistungen im Knoten Münster können die Aufgabenträger weite Teile des Rhein-Ruhr-Raums ganzjährig mit dem Emsland direkt und mit kaum längeren Fahrzeiten und ohne Mehrkosten gegenüber dem Istzustand anschließen.

■ IC Münster – Oberhausen – Koblenz

Der Abschnitt Münster – Koblenz gilt aufgrund großer Nachfrage als profitabel, die Nachfrage wird aber durch Wegfall und Reduzierung der Linienäste nach Emden – Norddeich und Trier – Luxemburg reduziert. Außerdem wird das Konzept „Rhein-Ruhr-Express“ Fahrgäste von dieser Linie abziehen. Teilweise können andere Züge des Fernverkehrs die Aufgabe der Linie übernehmen. Ob eine Wirtschaftlichkeit auf Basis der Nachbeschaffung von neuen Fahrzeugen erreicht wird, muss als unwahrscheinlich eingeschätzt werden.

■ IC Koblenz – Trier – Luxemburg

An der frühen Aufgabe des Interregio nach Saarbrücken wird erkennbar, dass der Verkehr nach Luxemburg nur aufgrund des „Nichtangriffspakts“ der beiden Staatsbahnen aufrechterhalten wird, weil allein die DB den für den grenzüberschreitenden Verkehr geeigneten Fahrzeugpark besitzt: Eingesetzt werden ab/bis Koblenz Mehrsystem-Lokomotiven der Baureihe 189. Dieser Betrieb ist aber wenig wirtschaftlich. Die Entwick-

lung eines Mehrsystem-Elektrotriebwagens mit Neigetechnik, der auf der Moselstrecke sinnvoll wäre, ist nicht in Sicht.

Als Alternative können die Aufgabenträger Diesel-Neigezüge zwischen Köln über Gerolstein nach Luxemburg einsetzen. Diese könnten die Fahrzeit des heutigen IC um rund 30 Minuten unterbieten. Um die Ersatzbestellung von RE-Zügen zwischen Koblenz und Trier wird der Aufgabenträger nicht herumkommen, wenn der Stundentakt an der Mosel erhalten bleiben soll. Durch Anbindung an den schnellen RE von Koblenz nach Emmerich könnte eine weitere Direktverbindung von Trier angeboten und die Wirtschaftlichkeit erhöht werden – der Fahrplan würde das heute schon möglich machen.

■ IC Stralsund – Greifswald – Berlin

Der IC von Stralsund nach Berlin hat Konkurrenz durch einen parallelen RE. Aufgrund der Bevölkerungsabwanderung ist mit sinkender Nachfrage zu rechnen. Der Bestand der IC-Linie ist daher bereits kurzfristig gefährdet. Die Aufgabenträger müssen sich auf Ersatzbestellungen einrichten und sollten über Flügelzugkonzepte nachdenken, die dem Umland von Berlin mehr Direktverbindungen in die Hauptstadt bringen und Greifswald mit Rostock besser verbinden.

■ IC Berlin – Halle – Erfurt

■ ICE-Halte in Naumburg, Jena, Saalfeld, Weimar

Durch Fertigstellung der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Halle / Leipzig in etwa zehn Jahren werden alle bisherigen ICE- und IC-Halte in der Region von Bamberg bis Berlin und von Erfurt bis Leipzig aufgegeben. Entgegen allem Dementi wird – zumindest alle zwei Stunden – Erfurt zum Verknüpfungspunkt der ICE-Linien München – Berlin und Frankfurt – Dresden, weil so Fahrzeiten und Auslastung optimiert werden können. Damit stehen die Aufgabenträger vor dem Problem, ein RE-Netz aufzubauen. In diesem Bereich erzeugt die Eröffnung einer Neubaustrecke erheblichen zusätzlichen Bedarf an Regionalisierungsmitteln.

■ **IC Eisenach – Kassel – Hamm (– Düsseldorf)**

Die Verbindung von Eisenach nach Hamm / Düsseldorf gilt trotz optimaler Einbindung in regionale Taktknoten als defizitär. Die Nachfrage ist durch Zubringerfunktionen und geringe Reiseweiten geprägt, für die nur teilweise Alternativen vorhanden sind. Gleichwohl ist eine Direktverbindung strukturell unverzichtbar. Die Aufgabenträger stehen daher vor dem Problem, das Angebot zwischen den Knoten Hamm und Eisenach neu zu organisieren, und benötigen hierfür zusätzliche Regionalisierungsmittel.

■ **IC Hamburg – Hannover– Kassel – Gießen – Frankfurt**

Die Verbindung von Hamburg nach Frankfurt parallel zum ICE zeigt besonders drastisch den Unterschied von Produktivität und Ertrag. Es ist zu bezweifeln, dass die sechs zusätzlich zum ICE bedienten Halte mit höherem Aufkommen in Lüneburg, Uelzen, Celle, Northeim, Marburg und Gießen eine so starke Nachfrage erzeugen, dass sie die Linie allein rechtfertigen, sobald die Kosten für neue Fahrzeuge erwirtschaftet werden sollen. Der Fahrzeitunterschied zum ICE (Hamburg – Hannover ca. 20 Minuten, Kassel – Frankfurt ca. 30 Minuten) ist zu gering, um einen so deutlich niedrigeren Tarif zu rechtfertigen, mit dem zusätzliche Reisendenpotenziale gewonnen werden. Die Halte zwischen Hamburg und Hannover könnte der ohnehin verkehrende ICE übernehmen, sofern nicht die Y-Trasse gebaut wird, die den ICE von dieser Strecke abzieht. Der Bau der Y-Trasse würde daher die Aufgabenträger vor die Herausforderung stellen, den heute stündlichen RE-Verkehr verdichten zu müssen, und zusätzliche Regionalisierungsmittel erfordern.

Zwischen Kassel und Gießen werden die Aufgabenträger Ersatzverkehre bestellen müssen. Zur Verbesserung von deren Wirtschaftlichkeit sollten die Aufgabenträger mit der Durchbindung der vorhandenen weiträumigen Verbindungen Frankfurt – Kassel und Kassel – Halle reagieren und diese über Dessau und Potsdam bis Berlin ausdehnen.

Mit der kurzfristigen Verlegung des IC aus dem Leinetal unter Aufgabe der Halte in Alfeld und Kreiensen ist zum Fahrplanwechsel Ende 2009 zu rechnen. Damit gewinnt die Linie zwar im Durchgangsverkehr an Attraktivität, sie wird aber kaum genügen, um mit einem neuen Wagenpark die Wirtschaftlichkeitsgrenze zu überspringen.

■ **IC Frankfurt – Heidelberg – Karlsruhe**

Durch den Bau der Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar wird sich die Fernverkehrsnachfrage endgültig auf die schnellere Linie über Mannheim verlagern. Das lokal starke Pendleraufkommen wird eine Bedienung mit Neubaufahrzeugen nicht rechtfertigen. Die Aufgabenträger können aber mit der Durchbindung vorhandener und zurzeit in Planung befindlicher RE-Leistungen Verbindungen von Mittelhessen nach Darmstadt aufbauen, ohne dass ihnen wesentliche Mehrkosten entstehen.

■ **IC Karlsruhe – Konstanz**

Die IC-Leistungen durch den Schwarzwald werden mit der Einstellung der IC-Verbindungen, die die Züge heute zu-

führen, entfallen. Eine Bedienung mit Halbzügen aus Richtung Ruhrgebiet, die aus der nach Basel führenden Linie kommen, ist denkbar und bei einer entsprechenden Kooperation mit der Region auch wirtschaftlich interessant, weil schon heute südlich von Offenburg Überkapazitäten vorhanden sind. Der Aufgabenträger sollte dafür Sorge tragen, dass die Haltebahnhöfe an der Schwarzwaldbahn für ICE geeignet ausgebaut werden.

■ **IC Frankfurt – Saarbrücken**

Zwischen Frankfurt und Saarbrücken ist damit zu rechnen, dass nur noch ICE der Verbindung Frankfurt – Paris verkehren, die zwischen Frankfurt und Mannheim die Neubaustrecke nutzen. Der Erhalt von Tagesrandverbindungen ist infrage gestellt.

■ **IC Nürnberg – Stuttgart**

Die zunehmende Ausdünnung des Angebots am Tagesrand lässt auf eine unzureichende Nachfrage schließen. Die Verbindung hat auch künftig keine wesentliche Spangenwirkung im ICE-Netz, da auch nach Fertigstellung der Thüringer-Wald-Neubaustrecke die Verbindung Stuttgart – Berlin über Frankfurt schneller sein wird als über Erfurt. Ein Regionalexpress mit 30 Minuten längerer Fahrzeit steht bereits heute zur Verfügung. Die Aufgabenträger müssen sich daher auf eine Ersatzbestellung einrichten. Eine günstigere Entwicklung könnte die Linie nehmen, wenn die Strecken für Neigetechneik ertüchtigt werden. Dann könnten Neigetechneik-ICE, die von der Linie München – Berlin frei werden, zum Einsatz kommen und durchgehend bis Zürich verkehren. Derzeit gibt es aber keine Pläne dafür, sodass die Prognose negativ ausfällt.

■ **IC Stuttgart – Bruchsal – Karlsruhe**

Die Verbindung von Stuttgart nach Karlsruhe hat eine Spangenwirkung im ICE-Netz zwischen Freiburg und München. Dem wird die DB voraussichtlich Ende dieses Jahres durch eine Direktverbindung am Tagesrand Rechnung tragen. Die weiteren Verbindungen wird aber künftig zunehmend der TGV nach Paris übernehmen. Ob und wie oft der Halt Bruchsal bedient wird, ist fraglich.

■ **IC Stuttgart – Vaihingen (Enz) – Pforzheim – Karlsruhe**

■ **IRE Stuttgart – Vaihingen (Enz) – Karlsruhe**

■ **RE München – Ingolstadt – Nürnberg**

Der IC Karlsruhe – Stuttgart hat mit einer Fahrzeit von 60 Minuten und ohne Durchbindung nach Nürnberg einen sehr wenig wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz. Daher ist mit der Einstellung zu rechnen.

Dasselbe gilt für die mit IC-Fahrzeugen betriebenen IRE- und RE-Verkehre in Baden-Württemberg und Bayern. Mit der Abstellung der Wagenzüge werden die Aufgabenträger keine Chance haben, geeignete Ersatzfahrzeuge zu finden. Die Auf-

Lesen Sie auf Seite 22 weiter.

Prognose: Intercity in zehn Jahren

| Linienabschnitt | Angebot 2008 | | Prognose 2018 | Handlungsbedarf für SPNV-Aufgabenträger |
|--|------------------------|-----------------------|---------------|---|
| | Züge je Richtung 1) | Parallelverkehr 2) | | |
| IC Hamburg – Köln – Koblenz – Frankfurt (M) | 15 | | Erhalt | Nein |
| IC (Hamburg – Koblenz –) Frankfurt – Stuttgart | 10 | ICE | Erhalt | Nein |
| IC Westerland / Dagebüll – Hamburg (– Köln) | 1 | NOB | Einstellung | Ja |
| IC (Binz –) Stralsund – Rostock | 6 | | Einstellung | Ja |
| IC Rostock – Hamburg | 6 | RE | Erhalt | Ja |
| ICE Rostock – Berlin | 1 | RE | Neu | Ja |
| IC Norddeich – Emden – Oldenburg | 3 | RE | Einstellung | Ja |
| IC Oldenburg – Bremen | 8 | RE | Einstellung | Nein |
| IC Bremen – Hannover | 8 | ICE, RE | Erhalt | Ja |
| IC Hannover – Leipzig | 13 | | Erhalt | Ja |
| IC Hannover– Dortmund (– Köln) | 6 | ICE, RE | Verstärker | Nein |
| IC Magdeburg – Schwerin – Rostock | 1 | | Einstellung | Nein |
| IC Magdeburg – Berlin – Cottbus | 1 | | Einstellung | Nein |
| IC Amsterdam / Münster – Osnabrück – Hannover | 8 | | Erhalt | Nein |
| IC Hannover – Stendal – Berlin | 7 | ICE | Einstellung | Nein |
| IC Hamburg – Berlin | 4 | ICE | Einstellung | Ja |
| IC Berlin – Dresden | 7 | | Erhalt | Nein |
| IC Norddeich – Emden – Münster | 7 | RE | Einstellung | Ja |
| IC Münster – Oberhausen – Koblenz | 10 | ICE, RE | Einstellung | Nein |
| IC Koblenz – Trier – Luxemburg | 4 | RE | Einstellung | Ja |
| IC Stralsund – Greifswald – Berlin | 5 | RE | Einstellung | Ja |
| IC Berlin – Halle | 7 | | ICE | Nein |
| IC Halle – Naumburg – Erfurt | 7 | ICE | über NBS | Ja |
| ICE Leipzig – Naumburg – Jena – Bamberg | 15 | ICE | über NBS | Ja |
| IC Eisenach – Kassel – Hamm (– Düsseldorf) | 5 | | Einstellung | Ja |
| IC Hamburg – Hannover | 9 | ICE, ME | Einstellung | Nein |
| IC Hannover– Kassel | 7 | ICE | Einstellung | Nein |
| IC Kassel – Gießen – Frankfurt | 7 | ICE | Einstellung | Ja |
| IC Frankfurt – Heidelberg – Karlsruhe | 5 | ICE | Einstellung | Ja |
| IC Karlsruhe – Konstanz | 1 | RE | ICE | Ja |
| IC Frankfurt – Saarbrücken | 3 | ICE | Einstellung | Ja |
| IC Nürnberg – Stuttgart | 6 | RE | Einstellung | Ja |
| IC Stuttgart – Bruchsal – Karlsruhe | 5 | TGV | ICE, TGV | Nein |
| IC Stuttgart – Pforzheim – Karlsruhe | 6 | RE | Einstellung | Ja |
| IC Frankfurt – Stuttgart – München – Salzburg | 7 | ICE, RE | Erhalt | Nein |
| IC Ulm – Lindau (– Innsbruck) | 1 | | Erhalt | Nein |
| IC Um / Augsburg – Oberstdorf | 2 | RE | Einstellung | Ja |
| IC Hamburg – Berchtesgaden | 1 | ICE, RE | Einstellung | Ja |
| IC Hamburg – Passau – Mühldorf | nur Sa | | Einstellung | Ja |
| IC München – Lindau (– Zürich) | 5 | | ICE | Nein |

1) Cirka-Angabe für Züge, die ganzjährig an mindestens 6 Wochentagen verkehren.

2) Genannt sind etwa gleichwertiger Parallelverkehr durch andere Linien.



Direkt von Hamburg in den Berchtesgadener Winkel: Die Zukunft für den Touristikverkehr auf der Schiene sieht schlecht aus. IC „Königssee“ beim Halt in Bayerisch Gmain.

gabenträger stehen vor dem Problem, erheblich teurere Neufahrzeuge bestellen zu müssen.

■ IC Frankfurt – Stuttgart – München – Salzburg

Im Jahr 2018 wird die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm noch nicht zur Verfügung stehen. Eine IC-Linie, die Verkehrsspitzen abdeckt, ist daher zu erwarten. Vom Erhalt der Linie Frankfurt – Salzburg, allerdings reduziert auf nachfragestarke Verkehrszeiten und beschleunigt über die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim, kann ausgegangen werden. Im Abschnitt München – Salzburg dürfte der „Nichtangriffspakt“ der Staatsbahnen wirksam werden, da die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) darauf Wert legen, dass der Knoten Salzburg im Stundentakt mit München verbunden bleibt. Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wird dieser Effekt wirksam: Die DB wird vermehrt aus der von Frankfurt kommenden Linie Züge bis Klagenfurt, Graz und Linz führen, während die Verbindungen nach Wien von der ÖBB mit Railjet-Garnituren gefahren werden.

■ IC Ulm – Lindau (– Innsbruck)

Auch zwischen Ulm und Lindau kann sich der „Nichtangriffspakt“ auswirken, denn Österreich hat Interesse daran, Urlauber aus Deutschland abzuholen. Die vorgesehene Elektrifizierung des Abschnitts vereinfacht den heute aufwendigen Betrieb.

■ IC Hamburg – Berchtesgaden

Die weiträumige Verbindung von Hamburg in die Urlaubsregion Berchtesgaden weist aufgrund der saisonal schwankenden Nachfrage und die Führung parallel zum ICE eine geringe Ertragskraft auf und wird die Neubeschaffung von Fahrzeugen nicht rechtfertigen. Die Weiterführung einer ICE-Leistung nach dem Vorbild der Anbindung von Garmisch ist aufgrund der relativ langen Fahrzeit nicht zu erwarten. Der Aufgabenträger wäre daher gut beraten, das RE-Angebot zwischen Salzburg und München auf ein Flügelzugkonzept umzustellen, wenn er Interesse an einer direkten Anbindung des

Berchtesgadener Winkels an die Landeshauptstadt und das ICE-Netz nach Norden und Westen hat.

■ IC/RE (Hamburg / Dortmund –) Ulm / Augsburg – Oberstdorf

■ IC/RE Hamburg – Passau – Mühldorf

Oberstdorf und das niederbayerische Bäderdreieck sind nicht mit elektrischen Zügen erreichbar. Allein der aufwendige Einsatz von Diesellokomotiven wird den heute angebotenen Intercity-Zügen das Aus bereiten. Einzig der ICE-TD (der Diesel-ICE mit Neigetechnik, der jetzt von Hamburg nach Kopenhagen eingesetzt wird, vorher aber von der DB immer als unwirtschaftlich bezeichnet wurde) könnte Direktverbindungen über die Neubaustrecken herstellen. Eine weiträumige Anbindung dieser Ziele wäre daher nur mit einer Elektrifizierung der Strecken und der Anpassung der Bahnsteige zu erreichen. Aber auch dann ist der Einsatz von ICE wenig wahrscheinlich, da deren Produktivität gering bleibt. Für Oberstdorf käme in Betracht, elektrische ICE-Fahrzeuge mit Dieselloks zu schleppen, wie es die französische Staatsbahn im Einzelfall mit TGV-Zügen praktiziert.

Für das Bäderdreieck kommt als sinnvolle und finanzierbare Lösung in Betracht, die Fahrgäste einmal täglich mit einem durchgehenden Regionalzug aus Nürnberg als nächstgelegenen ICE-Drehkreuz abzuholen. Diese Lösung würde sich auch für den Bayerischen Wald (Zwiesel – Bayerisch Eisenstein) anbieten, wohin die meisten Fahrgäste aus Norddeutschland zweimal umsteigen müssen. Dies hätte den Vorteil, dass dafür Fahrzeuge eingesetzt werden können, die in der Verkehrsspitze am Morgen die Regelzüge verstärken können. Vorbildlich ist insoweit der Verkehr nach Wildbad und Freudenstadt gestaltet, die man vom ICE-Knoten Karlsruhe umsteigefrei erreichen kann.

■ IC München – Lindau (– Zürich)

Da die Elektrifizierung der Strecke München – Lindau über Memmingen gesichert ist, wird die Verbindung mit Neigetechnik-ICE oder Schweizer ICN bedient werden.

Folgerungen:

Ganz ohne Geld geht es nicht

Handeln statt weklagen!

➤ *Das Ergebnis der Analyse gibt nicht Anlass zum Weklagen, sondern zum Handeln. In vielen Fällen können die Aufgabenträger des Nahverkehrs die wegfallenden Intercity-Verbindungen durch eigene Angebote ersetzen, ohne dass es mehr kostet als Zusammenarbeit und Überwindung von regional begrenztem Denken. In anderen Fällen ist hingegen mehr Geld notwendig, damit das Verkehrsangebot nicht hinter den Stand der Bahnreform von 1994 zurückfällt. Vor allem aber müssen Aufgabenträger des Nahverkehrs und Landespolitiker dem DB-Fernverkehr klar machen, dass sich Zusammenarbeit für beide Seiten lohnt – und dass der Fernverkehr etwas zu verlieren hat, wenn er mit den Aufgabenträgern nicht kooperiert. Aber auch der Bund muss handeln. Für dieses Handeln stehen mehrere Wege offen. Die Übernahme einer Bestellerfunktion für den Fernverkehr ist möglich, aber nicht unbedingt die beste Lösung. Die Entwicklung eines Deutschland-Taktes und seine Absicherung im System der Trassenentgelte ist notwendig.*

INHALTSVERZEICHNIS

- Seite 07 Fernverkehr: Intercity ohne Chance
- Seite 10 Fernverkehr 2018: Was wird bleiben?
- Seite 14 Das Ergebnis der Analyse: Vom Intercity bleibt wenig
- ▶ Seite 24 **Folgerungen: Ganz ohne Geld geht es nicht**
- Seite 30 Fernverkehr ins Ausland: Nichtangriffspakt der Staatsbahnen



Ersatz wird erforderlich: Pendler verlassen in Vaibingen (Enz) den Intercity aus Stuttgart. Damit ist es in zehn Jahren genauso vorbei wie mit den Pendlerzügen mit ehemaligen Interregio-Wagen auf Bestellung des Landes. Mit der Abstellung der Intercity-Flotte sind höhere ICE-Fahrpreise zu zahlen, und bei der DB stehen dann keine Altfahrzeuge für die Besteller des Nahverkehrs mehr zur Verfügung.

■ Proteste sind nutzlos

Gegen die Einstellung von Interregio- und Intercity-Linien hat es Proteste und Resolutionen gegeben – aber es hat alles nichts genutzt. Der Interregio ist Vergangenheit, die aus dem Interregio-Netz hervorgegangenen Intercity-Linien stehen vor dem Aus.

In einem Fall hat es eine bemerkenswerte Aktion gegeben: die Subvention des Fernverkehrs auf der Mitte-Deutschland-Verbindung von Düsseldorf nach Erfurt als „Anschubfinanzierung“. Das Geld ist verpufft wie Wasser auf einem heißen Stein, weil die Strategie nicht maßgeschneidert war (*siehe derFahrgast 1/2003, Seite 11 ff. und 1/2006 Seite 31 ff.*). Der ICE ist verschwunden, das Intercity-Angebot wird fortlaufend ausgedünnt.

Einzig das bayerisch-sächsische Städtennetz hat einen bis jetzt einmaligen Erfolg vorzuweisen: Zwar fährt zwischen Nürnberg und Dresden kein weißer ICE-Zug mehr, sondern „nur“ ein Regionalexpress – aber er fährt so oft und schnell wie nirgends sonst in der Republik, und zwar als „eigenwirtschaftlicher Fernverkehr“ im Auftrag von DB Fernverkehr in Kooperation mit den beteiligten Aufgabenträgern.

Doch so eine Kooperation hat noch immer Seltenheitswert: Immer wieder dünnt die DB das Fernverkehrsangebot ohne Abstimmung mit den Aufgabenträgern aus und lässt die Fahrgäste von heute auf morgen einfach ohne Anschluss stehen. Wo die Aufgabenträger den Eindruck haben, dass die DB sich zurückziehen wird, sollten sie selbst aktiv werden und dem Rest-Intercity die Basis entziehen, beispielsweise durch die Verlegung von Anschlüssen auf ihre Regionalzüge. Zuckerbrot und Peitsche sind die Mittel der Wahl.

■ Ganz ohne Geld geht es nicht

Der Bund, aber auch die Länder untereinander werden sich darüber klar werden müssen: Die Kapitalprivatisierung der DB kostet noch einmal Geld für die Aufstockung der Regionalisierungsmittel, weil man im Jahr 1994 die Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs falsch eingeschätzt hat.

Ganz ohne angemessenes Angebot werden die Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Hamm und Eisenach und die Verbindung von Rostock nach Stralsund bleiben. Auch in der Region zwischen Halle / Leipzig und Bamberg werden dann nur noch Bummelzüge zur Verfügung stehen, und eine Einstellung der Intercity-Linie zwischen Hannover und Leipzig würde ebenfalls ein riesiges Loch ins Verkehrsangebot reißen.

Auf vielen anderen Linien würde das schnelle Verkehrsangebot von einem Stundentakt auf einen Zweistundentakt reduziert. Damit fiel das Verkehrsangebot deutlich unter den Stand zur Zeit der Bahnreform zurück.

Und schließlich würde besonders der Touristikverkehr massiv leiden, wenn die Aufgabenträger keine zusätzlichen Mittel bekommen, um den Intercity zu ersetzen.

■ Jährlich 80 bis 150 Millionen Euro zusätzlich ...

Die erforderliche Summe lässt sich mithilfe der Prognose auf rund 80 bis 150 Millionen Euro beziffern. Man muss dafür nur die wegfallenden Zugkilometer mit einem angemessenen Betrag multiplizieren, wie er bei der Ausschreibung vergleichbarer Leistungen – etwa der Nord-Ostsee-Bahn oder des „Alex“ – fällig wurde. Diese Summe entspricht ziemlich genau der Rendite, die der DB-Fernverkehr künftig abwerfen soll, und auch der, die das Gutachterbüro KCW im Auftrag von Bundesländern und Aufgabenträgern errechnet hat.

Zwar erscheint der Betrag gering, wenn man bedenkt, dass der Bund bereits jetzt 6,6 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel zur Verfügung stellt. Das Problem ist aber: Die DB dreht bereits an anderer Stelle, nämlich bei Trassenentgelten und Stationsgebühren an der Preisschraube, sodass die Aufgabenträger so gut wie keinen Spielraum haben, diese Leistungen zusätzlich zu bestellen.

■ ... nicht mit der Gießkanne!

Mit einer simplen Erhöhung der Regionalisierungsmittel ist das Problem allerdings nicht zu lösen, denn der Bedarf wird in den verschiedenen Bundesländern ganz unterschiedlich eintreten und auch zu unterschiedlichen Zeitpunkten. Ort und Zeit sind so gut wie nicht berechenbar, weil die DB sich bisher nicht in die Karten schauen lässt. Während der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr keinen Cent zusätzlich ausgeben muss, um das Problem zu bewältigen, werden im benachbarten Westfalen gleich Millionen Euro für Ersatzbestellungen benötigt. Auch der kleine Nordhessische Verkehrsverbund wird mit dem Wegfall von gleich zwei Intercity-Linien quer durch den Zuständigkeitsbereich hart getroffen, und wenn sich die Prognose nicht erfüllt, dass es nach Rostock auch weiterhin eigenwirtschaftlichen Fernverkehr gibt, dann gehen in Meck-

Lesen Sie auf Seite 27 weiter.



Intercity-Ersatz ohne Geld? Am späten Abend holt die Kasseler Regiotram die letzten Reisenden an der westfälischen Landesgrenze ab, seit der Intercity nicht mehr fährt. Hier im Hauptbahnhof dürfen sie dann aussteigen oder noch ein paar Stationen weit ins Stadtzentrum fahren. Das ist besser als nichts, aber kein Angebot, das überzeugen kann.

Lässt sich Fernverkehr gesetzlich regeln?

Initiative des Bundesrats



Worauf warten? Es ist Fünf vor Zwölf!

■ Der Bund hat gemäß Artikel 87e Grundgesetz die Aufgabe, das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr zu gewährleisten. Entsprechend den Grundsätzen, auf denen die Bahnreform 1994 beruhte, ist der Bund bis heute der Auffassung, dass er dieser Gewährleistungspflicht genügt, indem er den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur finanziert.

Mit der zunehmenden Einstellung von Fernverkehrslinien wird aber sichtbar, dass die Sicherung der Infrastruktur nicht genügt und das Bedürfnis steigt, die Pflicht des Bundes zu erweitern und genauer zu regeln.

Auf Initiative des Landes Sachsen-Anhalt hat der Bundesrat am 23. Mai 2008 einen Gesetzentwurf beschlossen (Drucksache 315/08), der in den Bundestag eingebracht werden soll. Der Entwurf enthält umfassende Regelungen zur Sicherung der Qualität des Schienenverkehrs und ein Gesetz zur Sicherung des Fernverkehrs.

→ Stand 2007 festschreiben?

Entsprechend der Regelung der Bahnreform, die den Nahverkehr nach dem Stand von 1993/1994 absicherte, soll eine Zugkilometerleistung festgeschrieben werden, die dem Fernverkehrsnetz nach dem Stand von 2007 entspricht. Das würde bedeuten, dass bereits erfolgte Einstellungen des Fernverkehrs ohne Ersatz blieben. Verbindungen wie Saarbrücken – Köln, Berlin – Rostock oder Hof – München würden weiterhin den Aufgabenträgern des Nahverkehrs zur Last fallen.

→ Liniennetz gewährleisten?

Der Gesetzentwurf möchte das Liniennetz so definieren: „Alle Oberzentren mit Schienenanschluss und Städte mit besonderer Verknüpfungsfunktion im Regionalverkehr sind durch mindestens sechs Fernzugpaare des Linienverkehrs pro Tag im überregionalen Fernverkehrsnetz anzubinden.“ Verblüfft fragt sich der Jurist, ob denn Altenbeken, Kreiensen, Wabern und Bebra Städte sind, ob eine „Stadt“ schon mit einer Anschlusslinie „bedeutend“ ist oder ob es zwei sein müssen, ob Gotha ein Ober- oder Mittelzentrum ist und die Thüringerwaldbahn mitgerechnet werden muss und ob es genügt, dass von Paderborn aus Düsseldorf erreichbar ist und man die Fahrgäste nach Kassel und Eisenach mit Bummelzügen und Trambahnen abspesen kann. Solche Definitionsversuche sind politisch hübsch, aber wertlos, wenn es ernst wird.

→ Sechs Züge täglich?

Genauso fragwürdig ist es, ein Angebot von nur sechs Zügen täglich abzusichern. Dafür genügen sechs Züge in der Hauptlastrichtung morgens hin und abends zurück. Bei einem Zweistundentakt heißt das: Vor 8 Uhr morgens fährt kein Zug und nach 18 Uhr auch nicht. Es würde Verkehrsminister Daehre aus Magdeburg begeistern, wenn nicht mehr nur am Wochenende 16 Stunden Fernverkehrsruhe im Hauptbahnhof seiner Landeshaupt-

stadt wäre, sondern gesetzeskonform nun täglich 14 Stunden und von Samstag auf Sonntag gleich 20 Stunden. Vielleicht würden die Züge dann sonntags von 14 bis 24 Uhr fahren, damit der Bund möglichst nichts zuschießen muss. Bisher sind alle Versuche gescheitert, im öffentlichen Verkehr Bedienungsstandards per Gesetz festzulegen. Auch im Nahverkehr gibt es sie nicht.

→ Fernverkehrsplan als Lösung?

Der Bund sollte nach dem Gesetzentwurf einen Fernverkehrsplan aufstellen. Das würde heißen, dass eine Aufgabenträger-Organisation zu gründen wäre. Diese wiederum müsste das endlose Gerangel der Abgeordneten und Bundesländer über die Verteilung des Kontinents der Bundesmittel aushalten und ständig mit dem (eigenwirtschaftlichen!) Fernverkehr über die Höhe der Zuschüsse ringen und schließlich auch noch mit den Aufgabenträgern des Nahverkehrs streiten, was denn wirklich Fernverkehr ist. Denn in Wahrheit bestellen die Aufgabenträger des Nahverkehrs bereits heute im großen Stil Fernverkehrsleistungen, wenn man das Gesetz ernst nimmt: Danach ist Nahverkehr so definiert, dass die Mehrheit der Reisenden nicht weiter als 50 Kilometer fährt.

→ Fazit

Die Initiative des Bundesrats ist richtig und wichtig, damit im Bundestag darüber nachgedacht wird, was angesichts der kommenden Entwicklung zu tun ist. Der Gesetzentwurf zeigt auch, was nach dem Grundgesetz vom Bund verlangt werden kann. Jetzt ist es an Bundesregierung und Bundestag, sich andere, bessere Lösungen einfallen zu lassen. Der stereotype Hinweis darauf, dass der Bund seinen Pflichten für den Fernverkehr nachkomme, indem er die Infrastruktur finanziert, genügt nichts angesichts der Fakten, die die DB schafft.

lenburg-Vorpommern regelrecht die Lichter aus. Die Geschäftsgrundlage der Bahnreform von 1994, bei der der Bestand des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs im Fahrplanjahr 1993/1994 zugrunde gelegt wurde, fällt damit endgültig wie ein Kartenhaus in sich zusammen.

■ Mehr Zusammenarbeit der Aufgabenträger

Doch nicht alles muss mehr Geld kosten. Schaut man sich die Zusammenarbeit der Aufgabenträger an, so funktioniert sie an manchen Landes- und Verbundgrenzen hervorragend, an anderen ist sie mehr als dürftig. Züge, die in einem Land für die weiträumige Anbindung sorgen, werden im Nachbarland für den Vorortverkehr missbraucht – vor den Toren von Köln, Kassel oder Berlin etwa. Während man in Westfalen den Wert einer weiträumigen Verbindung kennt, holen die Nordhessen die Fahrgäste an der Landesgrenze mit der Regiotram ab, Endstation „Hallenbad Ost“. Die ganz unterschiedliche Ausschreibungspolitik tut ein Übriges. So kam es, dass Fahrgäste in Holzminden auf einer früher durchgehenden Linie fast eine Stunde auf den Anschluss warten mussten oder das Ziel Würzburg gar nicht erst erreichten, weil der Zug an der badischen Landesgrenze wendete. Die schlimmsten Fehlleistungen wurden dann in den Folgejahren repariert, oft aber notdürftig, weil der Weitblick fehlte, weil Verträge schon vollendete Tatsachen geschaffen hatten oder weil man das Ausschreibungskonzept der Nachbarn nicht mochte.



Das Thüringer Landeswappen am Express von Göttingen über Erfurt nach Chemnitz zeugt vom Stolz des Bestellers. Ob die Nachbarländer den Zug aber hereinlassen, ist nicht gesichert, weil sie sich an den Kosten beteiligen müssen. Wer schlichtet bei Konflikten?

Den Aufgabenträgern des Nahverkehrs sollte klar sein: Wenn sie die Zusammenarbeit nicht schaffen, dann wird der Bund ihnen früher oder später Vorschriften machen. Nötig wäre das nicht.

■ Patentlösung Fernverkehrs-Aufgabenträgerschaft?

Auch wenn eine Aufgabenträgerschaft des Bundes für den Fernverkehr sinnvoll erscheinen mag, beispielsweise, um Tagesrandverbindungen abzusichern oder ein definiertes Grundangebot zu erhalten, so ist es doch unwahrscheinlich, dass sie kommt. Die größte, durchaus ernst zu nehmende Gefahr ist das Anspruchsdenken der Länder, das sich seit 1979 vielfach in unwirtschaftlichen Intercity- und ICE-Leistungen manifestiert hat. Für jede Landeshauptstadt ein ICE – diese Forderung geistert immer noch durch die Köpfe vieler Politiker. Die Abgrenzung der Aufgaben von Fern- und Nahverkehr durch Verhandlungen und Gesetze ist nicht effizient zu leisten und würde zu einem ständigen Tauziehen führen, das letztlich wieder zulasten des Staatshaushalts ginge. Noch ein Aufgabenträger mehr wäre keine Lösung, solange es anders geht.

■ Die Forderungen liegen auf dem Tisch

Mit dem Gutachten der Beratergesellschaft KCW haben die Bundesländer ein Zeichen gesetzt, um ihrer Forderung nach Handeln des Bundes Nachdruck zu verleihen, und auch der Deutsche Städte- und Gemeindebund hat sich in Sachen Fernverkehr zu Wort gemeldet und Geld für den Ersatz von Fernverkehrsleistungen gefordert, die die DB nicht mehr eigenwirtschaftlich erbringen will.

Die Forderungen sind berechtigt. Der Bund hatte den Bundesländern die Mittel zugesagt, um den Nahverkehr im Umfang des Fahrplans 1993/1994 zu erhalten. Grundlage war der Erhalt des Fernverkehrs im damaligen Umfang in Verantwortung des Bundes. Diese Geschäftsgrundlage ist nicht mehr gültig.

■ Der Bund kann anders handeln

Der Bund darf allerdings nicht untätig bleiben. Er kann Rahmenbedingungen schaffen, die die Rosinenpickerei des Fernverkehrs einschränken und die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben absichern.

→ Stellschrauben für mehr Fernverkehr

- Senkung der Mehrwertsteuer für den Fernverkehr
- teilweise Zweckbindung der Regionalisierungsmittel
- Deutschlandtakt als Ziel des Infrastrukturausbaus
- Eingriff in Höhe und Struktur der Entgelte für die Benutzung der Schienenwege (Trassenpreise und Stationsentgelte)

■ **Zentrale Rolle des Deutschlandtaktes**

Eine zentrale Rolle muss dabei dem Deutschlandtakt zukommen. Durch bessere Anschlüsse kommen mehr Fahrgäste in die Züge – das ist unbestritten. Fahrgäste machen aber an den Grenzen der Länder und Aufgabenträger nicht Halt – und daher darf auch der Deutschlandtakt dort keinen Halt machen.

→ **Tagesrandverbindungen dürfen zu Grenzkosten fahren – EU-Recht macht es möglich**

■ Das europäische Recht hat mit der Richtlinie 2001/14/EG vom 26. Februar 2001 Vorgaben für die Gestaltung der Entgelte für die Benutzung der Schienenwege erlassen, die grundsätzlich vorsehen, dass die Kosten der Benutzung durch die Verkehrsunternehmen zu tragen sind, wobei damit die Grenzkosten gemeint sind, die unmittelbar der jeweiligen Zugfahrt zugerechnet werden können. Dabei ist aber in § 8 ausdrücklich vorgesehen, dass Zuschläge über die Grenzkosten hinaus erhoben werden können – was die DB mit der Anlastung der Vollkosten tut. Dies gilt allerdings nicht für Marktsegmente, die diese Vollkosten nicht tragen können. Es wäre also zulässig, Züge in Tagesrandlagen zu begünstigen, indem für sie nur Grenzkosten berechnet würden. Davon hat die DB bisher keinen Gebrauch gemacht – und die Bundesregierung hat dahin gehend keinerlei Druck auf die DB ausgeübt.

■ **Trassenpreise wichtigstes Steuerungsinstrument**

Deutschlandtakt heißt auch: das Verkehrssystem an allen sieben Tagen der Woche von früh bis spät verfügbar zu machen. Dem stehen vor allem die Entgelte für die Benutzung der Schienenwege entgegen. Zum „kleinen“ Fahrplanwechsel im Juni dieses Jahres hat die DB wieder viele Fernzüge gestrichen, weil so wenige Fahrgäste darin sitzen, dass nicht einmal die Trassenentgelte von 4 bis 9 Euro pro Zugkilometer eingenommen werden. Es geht nicht um „Geisterzüge“ – selbst 40 Fahrgäste sind zu wenig.

Dafür hat allerdings die DB selbst gesorgt. Sie erhebt für Taktzüge einen Zuschlag von 65 % auf die Trassenpreise, und zwar auch für Züge am Tagesrand. Das müsste nicht sein – dem könnte mit der einfachen, wettbewerbsneutralen Regel abgeholfen werden, die bestimmt, dass ab einer bestimmten Anzahl von Taktzügen weitere Züge zu Grenzkosten fahren – im Nah- wie im Fernverkehr. Außerdem könnten Züge, die den Bedingungen des Deutschlandtaktes entsprechen, die also definierte Anschlussknoten des integralen Takts bedienen, begünstigt werden.

Dafür muss die Bundesregierung, der auch künftig die DB-Infrastruktur gehören wird, ihren Einfluss als Eigentümerin bei der DB ausüben. Tut sie es nicht, wird sie auf anderem Wege dafür zahlen müssen, damit auf Deutschlands Bahnhöfen nicht schon am frühen Abend das Licht ausgeht.



Der Kommentar:

Kaninchen vor der Schlange?

➤ *Betrachtet man das Verhalten der Aufgabenträger des Nahverkehrs, dann hat man den Eindruck, sie sitzen wie Kaninchen vor der Schlange „Intercity“ und warten gespannt darauf: Wann bewegt sich die Schlange und verschwindet?*

■ Die weiße Schlange unterdessen nutzt die Lage, fährt ihr altes Wagenmaterial ab und verdient damit noch ein paar Euro – und wenn das nicht mehr geht, verschwindet sie ohne Vorankündigung und lässt die Aufgabenträger zusehen, wie diese die Lücken schließen.

Das hat mit der Abschaffung des Interregio hervorragend funktioniert. Als auch die letzten Interregio-Linien zuschlagpflichtig wurden, haben sich die meisten Aufgabenträger ganz still verhalten, bis Fahrgastbeschwerden sie veranlassten, die Anschlüsse auf günstigere Regionalzüge umzulegen. Natürlich wissen die Verantwortlichen bei den Aufgabenträgern längst Bescheid. Aber ihre Verkehrsminister kuscheln lieber mit der DB, um von dieser Infrastrukturprojekte zu bekommen, oder fördern mit viel Geld prestigeträchtige ICE-Einsätze, statt etwas Beständiges zu organisieren. Politiker lassen sich als Helden feiern, wenn ein ICE in ihrer Stadt hält – auch wenn er, wie in Trier, vor Morgengrauen startet und zur miternächtlichen Geisterstunde wieder zurückkehrt. Den Fahrgästen bringt das kaum mehr als hohe Fahrpreise und schlechte Angebote zu anderen Tageszeiten.

Da müssen die Aufgabenträger sich ducken und den Mund halten. Der DB ist das nur Recht, denn so konnte sie auch stillhalten bei der Vergabe von Nahverkehrsleistungen an DB-Regio zu überhöhten Preisen erreichen. Doch diese Zeiten sind vorbei. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zeigt der DB als Erster mit einer fristlosen Kündigung der Verkehrsverträge, was eine Harke ist. Das Sterben des Interregio hat noch keinen Lernprozess bei Bundespolitikern und kaum bei Lobbyverbänden ausgelöst. Das Siechtum des Intercity hat den Gegnern der Kapitalprivatisierung zwar Argumente geliefert, aber bewirkt haben sie nichts – die Kapitalprivatisierung wird stattfinden. Greifbare Konzepte für die schnelle Verbindung der Regionen mit den Metropolen als Konsequenz sind nirgends zu finden. Oder doch? Das RE-X-Konzept der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger aus dem Jahre 2003 (*siehe derFahrgast 2/2003*) ist so aktuell wie damals, „Der letzte Fahrplanwechsel“ von PRO BAHN genauso.

Alles das war in dieser Zeitschrift schon vor einem halben Jahrzehnt nachzulesen, hat bei den Interessierten Anerkennung gefunden, aber in

der praktischen Politik keine Spuren hinterlassen.

Schritt für Schritt holt die Realität die Politik ein. Verkehrsminister Karl-Heinz Daehre aus Magdeburg hat es als Erster gemerkt: Der weiße Zug kommt nicht von selbst. Daehre hat einen klaren Blick, der nicht vernebelt ist von Zusagen von Hartmut Mehdorn für Infrastrukturprojekte und Standorte von DB-Chef Mehdorn. Daehre hat rasch Zustimmung im Bundesrat gefunden.

Wenn die Bundespolitik glaubt, mit der DB-Kapitalprivatisierung sei das Problem „Bahn“ vom Tisch, so werden sie von der Realität eingeholt. Der Fahrgastverband PRO BAHN wird diese Ausgabe von *derFahrgast* zahlreichen Abgeordneten zustellen, damit sie erfahren, wie die Lage aussieht – kaum ein Wahlkreis bleibt von der Einstellung des Intercity verschont.

Und Bundestagswahl ist bald – höchste Zeit, mehr zu tun als „sich für eine bessere Fernverkehrsanbindung einzusetzen“, wie Abgeordnete gerne schreiben.

Rainer Engel

Wettbewerb im Fernverkehr:

Nichtangriffspakt der Staatsbahnen

Grenzüberschreitende Intercity-Linien leben länger

➤ Ab 2010 dürfen ausländische Verkehrsunternehmen auf deutschen Schienen Personenfernverkehr betreiben. Doch der Wettbewerb, den die Europäische Union damit möglich machen wollte, wird vorerst nicht stattfinden. Der drohende Konkurrenzkampf hat die europäischen Staatsbahnen zusammenrücken lassen: Sie kooperieren und teilen die Märkte im grenzüberschreitenden Verkehr unter sich auf. Daher leben grenzüberschreitende Intercity-Linien länger als innerstaatliche. Die Aufgabenträger des Nahverkehrs können von diesem Prinzip nur lernen.

INHALTSVERZEICHNIS

- Seite 07 Fernverkehr: Intercity ohne Chance
- Seite 10 Fernverkehr 2018: Was wird bleiben?
- Seite 14 Das Ergebnis der Analyse: Vom Intercity bleibt wenig
- Seite 24 Folgerungen: Ganz ohne Geld geht es nicht
- ▶ Seite 30 Fernverkehr ins Ausland: Nichtangriffspakt der Staatsbahnen



Kooperation statt Wettbewerb: DB und SNCF haben den Verkehr nach Paris aufgeteilt: TGV im Stuttgarter Hauptbahnhof.

■ Überraschung auf der Gäubahn

Auf der Gäubahn zwischen Stuttgart und Zürich verkehrten deutsche ICE-Züge im bunten Wechsel mit Cisalpino- und Eurocity-Zügen. Sie waren schwach besetzt, als ICE genügte ein fünfteiliger Triebwagen. Über die Reduzierung und die spätere Aufgabe der Verbindung als eigenwirtschaftlicher Verkehr wurde offen gesprochen (*siehe derFahrgast 1/2006 S. 40 ff.*)

Die Überraschung war perfekt, als DB und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bekannt gaben, dass nun alle Züge mit siebenteiligen ICE gefahren würden und das Angebot auf einen ganztägigen Zweistundentakt erweitert werde. Die DB hat dafür sogar die benötigten ICE mit Stromabnehmern nach Schweizer Norm ausgerüstet. Warum – danach hat niemand gefragt.

Heute wird sichtbar, dass die Schweizer ihren deutschen Partnern wohl klargemacht haben, dass sie selbst auf der Verbin-

dung fahren würden, wenn die DB nicht mitmacht. Vorher hatte man eine Ankündigung gelesen, dass Cisalpino, ein Gemeinschaftsunternehmen der italienischen und der Schweizer Staatsbahn, mit neuen Zügen auch nach Deutschland durchfahren wolle. Der Zusammenhang wurde nie offiziell bestätigt – wird aber durch die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs bewiesen.

■ Paris-Verbindung aufgeteilt

Lange Querelen hatte es gegeben, bis die DB endlich über die Zulassung ihres ICE für den Verkehr nach Paris verfügen konnte. Immer wieder wurde berichtet, die Franzosen würden tausenderlei Steine in den Weg legen. Doch der Druck der EU-Kommission in Richtung auf europäisch einheitliche Zulassungsverfahren und grenzüberschreitende Gültigkeit von Zulassungen hat es schließlich möglich gemacht, dass der weiße ICE in Paris einlaufen durfte. Vorher waren es immer nur die technisch anspruchsloseren TGV-Fahrzeuge, die relativ problemlos in die Nachbarländer durchfahren konnten.

Mitgeholfen hat aber vielleicht doch eine klare Marktaufteilung zwischen DB und der französischen Staatsbahn SNCF: Die Franzosen fahren nach Stuttgart und München, die Deutschen ab Frankfurt. Wettbewerb gibt es also nicht.

■ DB steigt bei Thalys ein

Auch nach Brüssel hat die DB ihren ICE ausgesandt und ähnliche Querelen um die Zulassung bei den Belgiern ausgestanden. Dann fuhr der ICE endlich – scheinbar im Wettbewerb zum Thalys. Doch zum 15. Juni 2007 erwarb die DB eine Beteiligung von zehn Prozent an der Thalys-Gesellschaft, an der bisher nur die Nachbarbahnen beteiligt waren. Schon vorher war die DB als Eigentümerin von zwei Thalys-Zügen mit im Boot der Gesellschaft. Wettbewerb findet also auch hier nicht statt.

■ ICE nach Amsterdam, Wien und Kopenhagen

Auch die Verbindungen von Deutschland nach Amsterdam, Wien und Kopenhagen werden in friedlicher Kooperation betrieben. Die Niederländer kauften einige Mehrstrom-ICE, die Österreicher einige Neigetechnik-ICE, und den Dänen half die DB mit dem Diesel-ICE aus der Klemme, die entstand, weil die neueste Generation der IC-Züge nicht zum Laufen kommt.

■ Neue Dimension der Zusammenarbeit

Mit den genannten Kooperationen hat die Zusammenarbeit der Staatsbahnen über die Grenzen hinweg eine neue Dimension erreicht. Die klassische Zusammenarbeit wurde durch internationale Abkommen geregelt. Auf deren Grundlage wurden an der Grenze Loks und Personal gewechselt, die Wagen und Reisende übernahmen. Der Trans-Europ-Express-Verkehr der Fünfziger- und Sechzigerjahre ging einen Schritt weiter, indem ganze Triebwagenzüge die Grenze überquerten, aber mit dem Eurocity-System kehrte man zum früheren Zustand zurück. Als der ICE den Intercity ablöste, fuhr er ebenfalls auf der bisherigen Grundlage über die Grenze. Bis heute ist das an Intercity-Zügen mit Schweizer Wagen zu erkennen, die von Basel bis Kiel und München kommen: Mit ihnen gleicht die SBB den Einsatz der ICE-Züge nach Interlaken und Zürich aus. Aus dem gleichen Grund kommen Luxemburger Regionalzüge bis Trier zum Einsatz.

Die neuen Kooperationen sind mit den Methoden, die schon ein Jahrhundert alt sind, nicht mehr vollständig finanzierbar, aber nach wie vor wird in der Regel nicht über die Zugfahrten im Nachbarland abgerechnet, sondern ein Sachausgleich geleistet oder eine Beteiligung mit dem Kauf von Fahrzeugen vollzogen.

Grenzüberschreitende Regionalzüge aufgrund von Ausschreibungen sind hingegen noch die Ausnahme, weil der Organisa-



Kooperation: Da die Dänische Staatsbahn dringend diese Triebwagen anderweitig benötigt, hat die DB den Dänemark-Verkehr mit den ungeliebten Diesel-ICE übernommen.

tionsstand bei den Nachbarn sehr unterschiedlich ist. Die erste Verbindung, die aufgrund einer echten grenzüberschreitenden Ausschreibung über die Grenze fährt, geht von Groningen nach Leer. Hier hat sich die Landesnahverkehrsgesellschaft an der Ausschreibung des Netzes in Westfriesland beteiligt. In allen anderen Fällen erreichen die national ausgeschriebenen Züge nur den nächsten Grenzbahnhof. Wieder einmal hinkt die Zusammenarbeit der Behörden derjenigen der als Unternehmen organisierten Bahnen deutlich hinterher.

■ Wieder siebenmal über Bad Bentheim

Die neueste Überraschung für den Intercity-Verkehr: Ab Dezember 2008 werden wieder täglich sieben statt vier Züge bei Bad Bentheim über die Grenze fahren. Dabei haben Untersuchungen ergeben, dass die Fahrgastpotenziale relativ gering sind – andere Verbindungen mit gleicher Nachfrage hat die DB bereits ganz eingestellt. Warum nicht auch hier?

Der niederländische Intercity ist – im Unterschied zum deutschen Intercity – ein gemeinwirtschaftlich verantwortetes Grundangebot. Nachdem in den Niederlanden der Taktverkehr auf die deutsche Taktsymmetrie zur Minute Null umgestellt wurde (das heißt: Züge der gleichen Linie begegnen sich zur Minute Null), können die aus Deutschland kommenden Intercity fest in das niederländische Taktsystem eingebunden werden. Der Unterschied zwischen den Systemen wird am Wochenende sichtbar: Während der Intercity von Amsterdam auch am Samstagnachmittag bis Bad Bentheim fährt und sonntagvormittags von dort nach Amsterdam startet, gibt es auf dem deutschen Abschnitt am Wochenende große Taktlücken. Und: Der Fahrgast im Inland merkt es an den Fahrpreisen – während in den Niederlanden der Grundtarif gilt, gilt in Deutschland der höhere Intercity-Tarif.

Was also sonst auf deutschen Intercity-Strecken unmöglich ist, machen die Niederländer möglich – denn wahrscheinlich würden sie sonst selbst bis Hannover fahren und ihre Fahrgäste abholen.

■ Grenzüberschreitende ICs ...

Während der Interregio nach Saarbrücken längst Vergangenheit ist, fährt der Intercity nach Luxemburg immer noch. Auch über Lindau nach Innsbruck fährt der deutsche Intercity weiterhin. Beide leiden genauso wie innerdeutsche Verbindungen an geringer Nachfrage, und der Lokwechsel (Mehrsystemlokomotiven nach Luxemburg, Dieselloks nach Lindau) belastet die Wirtschaftlichkeit zusätzlich – aber die Züge fahren weiter.

■ ... leben länger

Überall, wo grenzüberschreitende Fernverkehrsangebote wegbrechen könnten, stellt sich mit der Freigabe des Schienennetzes, die 2010 wirksam wird, die Frage: Was tut die Nachbarbahn? Anders als Newcomer im Markt sind die Nachbarbahnen zumeist in der Lage, den Verkehr über die Grenze mit eigenem Fahrzeugmaterial so auszustatten, dass eine ganze Linie bis tief ins Binnenland reichen kann. Anders als die DB sind viele Nachbarbahnen stärker beeinflusst von nationalen Interessen, die ihnen nahelegen können, Verbindungen nach Deutschland hinein selbst zu organisieren. Sichtbar werden solche Interessen beispielsweise daran, dass die Schweiz Geld für die Elektrifizierung der Bahnlinie von Lindau nach München zuschießen wird. Würde die DB sich nicht auf eine Kooperation bei den Zügen einlassen, so würden die Schweizer ihre eigenen Züge schicken. Genauso würden die Österreicher die deutschen Urlaubsgäste selbst abholen, wenn die DB sie nicht mehr bringt. Und offenbar wollen sich die Niederländer nicht von den Verbindungen nach Berlin und Hamburg abhängen lassen. Man kann dies auch so ausdrücken: Es ist wahrscheinlicher, dass der Intercity nach Vorarlberg bleibt als der Intercity nach Oberstdorf. Die Vorarlberger haben nämlich eine eigene Staatsbahn, die die Gäste abholen kann. Die Aufgabenträger des Nahverkehrs könnten davon lernen, wie man den Fernverkehr in Zugzwang und zu einer gedeihlichen Zusammenarbeit bringt.



Bad Bentheim: Der Zug wechselt nicht nur die Lok, sondern auch den Charakter von „eigenwirtschaftlich“ (Deutschland) zu „gemeinwirtschaftlich“ (Niederlande).