

**Das Ergebnis  
der Analyse:**

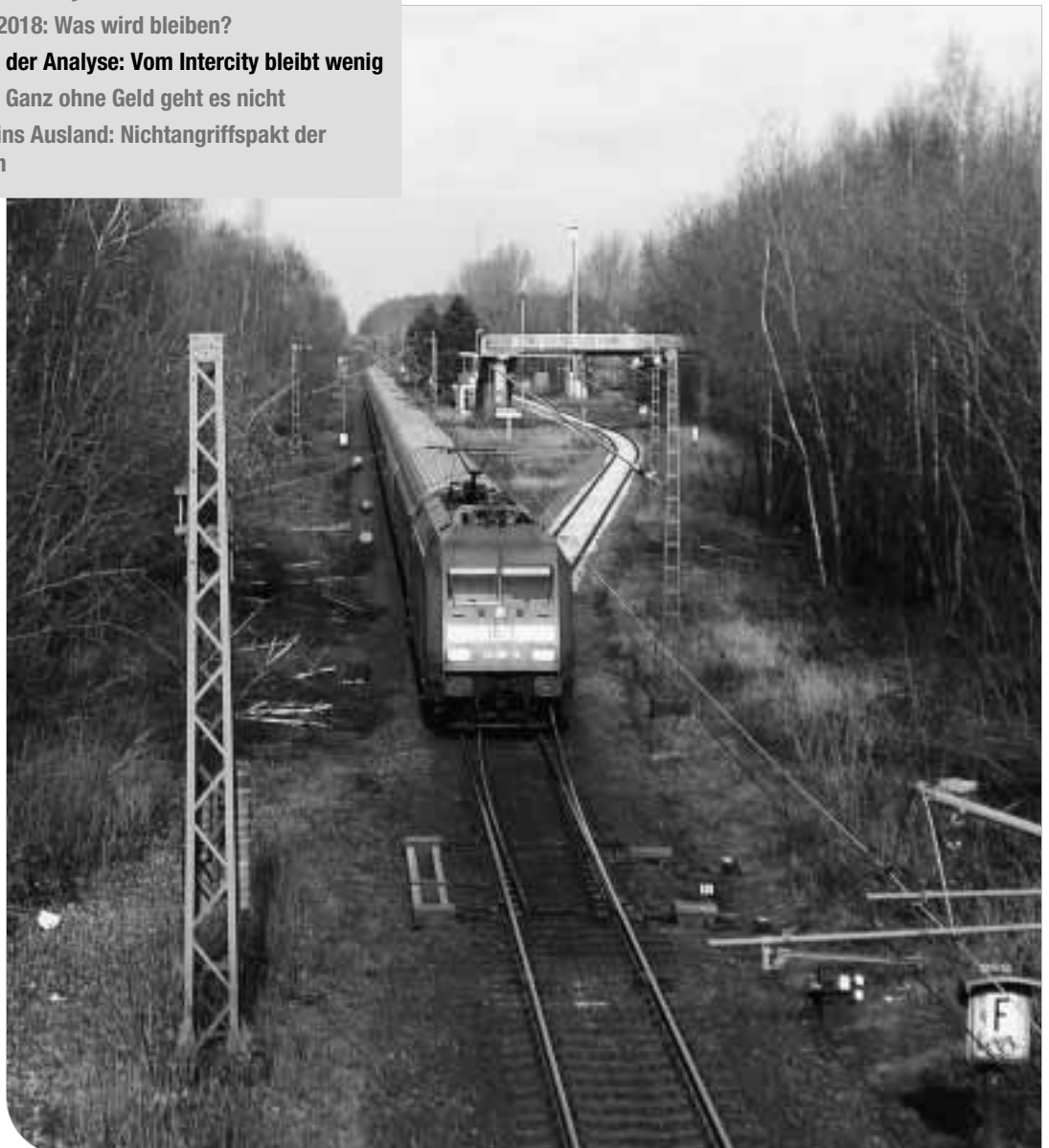
# Vom Intercity bleibt wenig

➤ *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

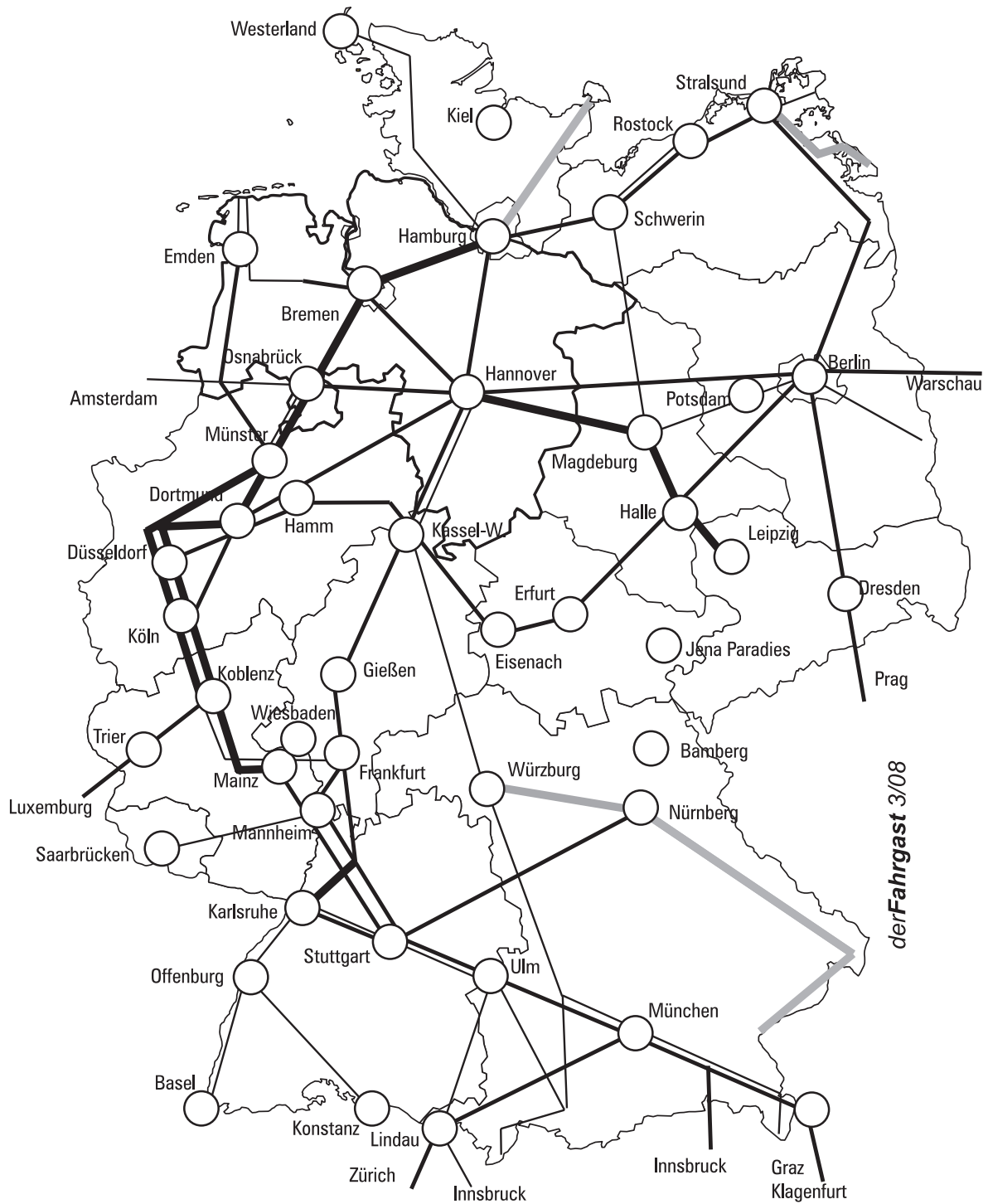
Das für die Verbindung Hamburg – Rostock Gesagte gilt auch für die heute nur einmal täglich durch einen ICE bediente Verbindung Rostock – Berlin. Unter der Voraussetzung einer Durchbindung aus einer anderen Linie, die mit Halbzügen

*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



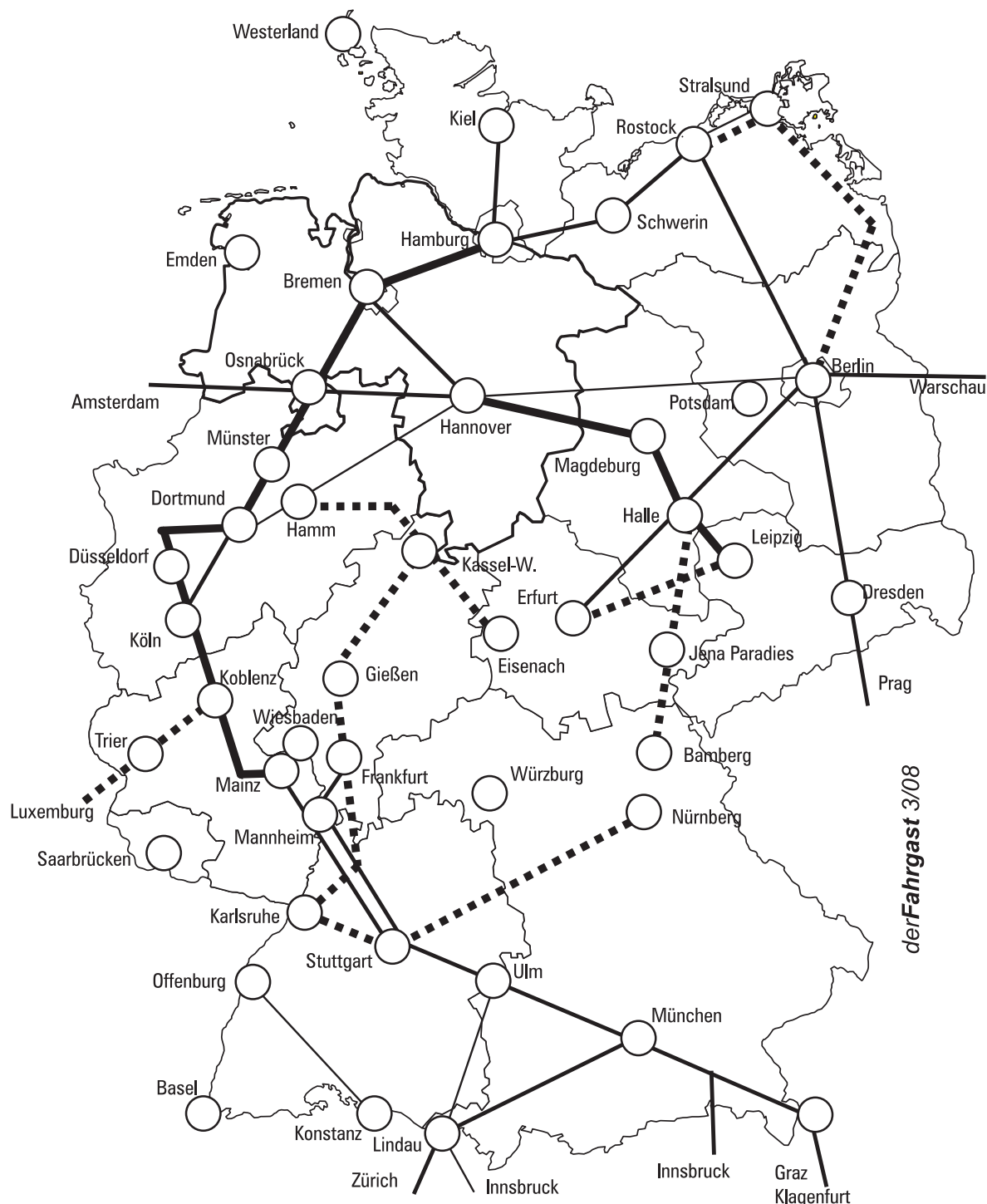
derFahrgast 3/08

## 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

**E**in 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 Fahrzeitleistungs vorteil 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

**D**ie 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.