

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).