

Intercity-Prognose 2018:

# DB bestätigt Prognose-Grundlagen

Eine bessere Zukunft ist wenig wahrscheinlich

Von Rainer Engel

➤ Ende September hat die DB die Grundlagen der „Prognose 2018“ bestätigt. Die Prognose zum Intercity-Verkehr 2018 in der vorangegangenen Ausgabe von der **Fahrgast** hat bundesweit Interesse gefunden, vor allem in den Regionen, in denen der Intercity-Verkehr gefährdet ist. Hoffnungen auf eine günstigere Entwicklung sind nicht gerechtfertigt – die wirtschaftlichen Fakten sind eindeutig. Auch wenn die DB verbal immer noch behauptet, sie würde sich nicht aus den Regionen zurückziehen: Die Weichen sind anders gestellt.

## Verbaler Schaum: „ICx“ statt ICE

In der Zeitschrift „Bahntech“ (2008 S. 12 und 13) veröffentlicht die DB Einzelheiten über das Lastenheft, das der Ausschreibung von „130 bis 300 Hochgeschwindigkeitszügen“ zugrunde liegt. Damit ist klar: Das sind die Nachfolger des Intercity. Es wird keine Bestellung von lokbespannten Wagenzügen geben.

Weitere Einzelheiten:

- „Ein kurzer Zug soll 500 bis 550 Sitzplätze haben.“ Zum Vergleich: der ICE-3 hat 460 Sitzplätze, ein 7-Wagen-Intercity etwa 450 Plätze.
- „In der Innenausstattung sind Unterschiede, vor allem im Bereich des Speisewagens, vorgesehen, je nachdem, ob ein Zug für den Einsatz als Intercity oder als ICE vorgesehen ist.“ Von für die Fahrgäste wichtigen Einzelheiten ist nicht die Rede: von Fahrradbeförderung oder von der Anzahl der Toiletten.

Schaut man genau hin, dann ist die Begriffsbildung „ICx“ nur verbaler Schaum. Die Option, die Fahrzeuge im bisherigen Intercity-Dienst einsetzen zu können, bleibt erhalten, aber eine Entscheidung ist nicht ge-



Mit diesem Beitrag legt die DB Einzelheiten zur ausgeschriebenen ICE-Flotte offen.

fallen. Das Management kann noch auf Jahre hinaus und auch nachträglich die Züge mit Sitzplätzen vollstopfen und die Fahrradmitnahme unmöglich machen. Man hält sich technisch alle Möglichkeiten offen.

## So billig wie ein Regionalzug?

„Dank der über die Jahre verteilten Großserie ist es unser ambitioniertes Ziel, preislich nicht mehr weit über hochwertigen Regionalzügen zu liegen. Davon sind wir zwar noch meilenweit entfernt, aber es erscheint vorstellbar,“ schreibt der verantwortliche DB-Projektmanager Ulrich Höbel. Die „hochwertigen Regionalzüge“ sind die Doppelstockwagen, die die DB massenweise einkauft, und die sich durch zu wenige Toiletten und zu wenig Platz für Gepäck auszeichnen. Ein „ICx“ soll also nicht mehr kosten als vier Doppelstockwagen mit Lok. Das heißt aber umgekehrt: Die „Schwelle“ für die Wirtschaftlichkeit für den Intercity, die bisher immer mit rund 200 Fahrgästen oder einer Auslastung von etwas über 40 Prozent angegeben wurde, wird nach oben gedrückt. Denn 200 Fahrgäste in den neuen Zügen bedeuten eine Auslastung von weniger als 40 Prozent. Anders ausgedrückt: Durch die Neubeschaffung

der Fahrzeuge rückt die Wirtschaftlichkeitsschwelle des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs nach oben. Die Intercity-Fahrzeuge waren eben noch weitgehend Geschenke aus der Bahnreform-Mitgift. Erst die Neubeschaffung der Fahrzeuge offenbart das wahre Gesicht des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs. Man kann das auch umgekehrt ausdrücken: Die DB tut mit der Ausschreibung, was sie kann – aber mehr kann sie nicht tun. Verantwortlich ist die Bundesregierung – nicht die DB.

## Friedenspflicht bis 2009?

Warum streicht die DB die notleidenden Intercity-Züge nicht schon zum nächsten Fahrplanwechsel? Henning Eggers kommentiert das im Bahnreport (5/2006, S. 37): „Für den Bahnkonzern kommt eine Debatte über die Zukunft des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs zur Unzeit.“ In der Tat: Ein schrumpfendes Geschäftsfeld ist keine Empfehlung für einen Konzern, der an die Börse will. Und: Den DB-freundlichen Ministern in der Bundesregierung würde die Diskussion Kopfzerbrechen im Wahlkampf bereiten. Einstellungen von Intercity-Linien sind daher frühestens Ende 2009 zu erwarten – nach der Wahl.

### Affront gegen Intercity-Fahrgäste

**A**ls Frontalangriff auf das Intercity-Publikum erweist sich auch der „Bedienzuschlag“, der vor allem die Fahrgäste aus der älteren Generation getroffen hätte. Das sind nämlich die Fahrgäste, die nach den Direktverbindungen fragen, die der Intercity noch bietet. Es mag ja sein, dass die eine Hand bei der DB nicht weiß, was die andere tut – aber nach einer Unternehmenspolitik, die dem Intercity eine Zukunft verschafft, sieht es nicht aus.

### Rheinland-Pfalz plant Interregio-Nachfolger

Während andere Landespolitiker immer noch zaudern und die Wahrheit der Entwicklung nicht wahrhaben wollen, macht die Mainzer Landesregierung Nägel mit Köpfen – mit dem Rheinland-Pfalz-Takt 2015. Dieser enthält eine bemerkenswerte Fortentwicklung des Regionalexpress-Netzes: Von Koblenz über Trier, Saarbrücken und Kaiserslautern soll ein schneller Express durchfahren.

Erinnern wir uns: Das war einmal eine Route, auf der der Interregio verkehrte. Jetzt wird das Land zwischen Rhein und Saar wieder direkt mit den zwei wichtigen ICE-Knoten verbunden. Mehr noch: Hatte es den Anschein, dass man mit der S-Bahn Rhein-Neckar aufgrund ihres großen Erfolges ganz auf eine parallele qualifizierte Verbindung von Saarbrücken nach Mannheim verzichten wollte, so hat man wohl doch die Einsicht gewonnen, dass der ICE nach Paris die Bedürfnisse der Regionen nicht ausreichend erfüllen würde. In Rheinland-Pfalz gibt es dann keine ehemalige D-Zug- oder Interregio-Linie, die nicht durch fast gleichwertige Verbindungen ersetzt worden wäre – das Angebot für den Fahrgast in der Region steht dort auf „eigenen Füßen“.

### Städte an der Saale wachen auf

Die Städte Merseburg, Naumburg und Weißenfels befürchten – zu Recht –, mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Leipzig/Halle – Erfurt (– Nürnberg) vom Eisenbahnfernverkehr abgekoppelt zu werden. Deshalb starteten die Oberbürgermeister der drei Städte zusammen mit dem Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt eine

Initiative zur Gründung eines Städteneetzes mit den ebenfalls betroffenen Städten in Thüringen und Bayern (Weimar, Jena, Saalfeld, Kronach und Lichtenfels). Auch wenn es nicht in der Presseerklärung genannt ist, war vermutlich das sächsisch-bayerische Städtenez entlang der Sachsen-Franken-Magistrale Vorbild für diese Initiative. Auch wenn hier – wie auch beim sächsisch-bayerischen Städtenez – die Forderung dahin geht, dass der Fernverkehr erhalten werden müsse, so wird die Zeit zeigen, ob dafür die Voraussetzungen gegeben sind, wenn der ICE aus dem Saaletal auf die Neubaustrecke abwandert.

### Die Zukunft ist schon entschieden

Allen Dementis zum Trotz: Über die Zukunft des Intercity ist auf vielen Verbindungen längst entschieden. Wenn die DB nicht alle Möglichkeiten nutzt, Gewinn zu machen und Geschäftsfelder mit unsicherer Gewinnerwartung aufzugeben, dann sinkt ihr Börsenkurs – lange bevor der letzte Intercity gefahren ist. Die Ankündigung, unrentable Linien zu streichen, wird ihren Börsenkurs nach oben treiben. Bei anderen Unternehmen besorgt das die Ankündigung von Massenentlassungen.



*Regionalexpresszüge wie der Express nach Prag haben längst Fernverkehrsaufgaben übernommen ...*

### Korrektur zu *derFahrgast* 3/2008, S. 13:

■ Ganz so unwirtschaftlich, wie dargestellt, ist der Betrieb des IC „Königssee“ nicht: Taurus-Lok der ÖBB führt den Zug bis und ab Hamburg, und die Zubringerleistungen werden als planmäßige Regionalzüge gefahren. Dennoch bleiben die grundsätzlichen Bedenken gegen die Wirtschaftlichkeit: Zwölf Stunden Einsatzzeit für Lok und Wagen liegen weit unter dem Durchschnitt.

Auf der Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Vaihingen (Enz) sind die Interregio-Wagen mittlerweile durch Doppelstockzüge abgelöst, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h die Möglichkeiten der Infrastruktur nicht ausnutzen. Auf der relativ kurzen Strecke ist das vertretbar, aber über etwas längere Strecken wie von Nürnberg nach München werden solche „Lösungen“ zum Verkehrshindernis.