

Neue Konzepte braucht das Land:

Der bessere Interregio

Bestellen reicht nicht für die Zukunft



Der Interregio geht – was kommt danach?

➤ Der bessere Interregio ist maßgeschneidert und wirtschaftlicher als seine Erstausgabe und innovativer als der Interregio-Ersatz namens „IRE“. Drei Beispiele zeigen Probleme und Problemlösungen für die Zukunft des Fernverkehrs in die Region.

■ Der Fernverkehr geht auf Raten

Die Beispiele skizzieren stellvertretend die Mehrzahl der Interregio-Linien und ihre Probleme. Sie sind so unterschiedlich wie die Probleme, aber gemeinsam ist ihnen, dass der Fernverkehr gegangen ist. Der Abschied erfolgte auf Raten. Die Existenz des Rest-Interregio blockierte das Nachdenken über Marktchancen der Bahn und das Handeln der Aufgabenträger. Diese Blockade im Denken wird durch den „IRE“ aufrechterhalten.

Das Beispiel Rostock – Berlin zeigt, wie schlechter Streckenzustand und mangelhaftes Marketing eine Bahnverbindung unter die Wirtschaftlichkeitsgrenze drücken.

Das Beispiel Amsterdam – Berlin zeigt, wie mangelnde technische Innovation und Strukturprobleme eine Interregio-Verbindung vernichten und dass eine Lösung nur durch das Zusammenwirken von Nah- und Fernverkehr möglich ist.

Das Beispiel Bielefeld – Kassel legt offen, wie der Interregio mit seinem unflexiblen Wagenpark und Angebot bessere Angebote verhindert, die insgesamt mehr Verkehr auf die Schiene brächten, ohne wirklich mehr zu kosten.

■ Neue Fahrzeuge, neue Konzepte

An den Beispielen zeigt sich auch: Der Interregio-Wagenzug ist nur bedingt zukunftsfähig. Zwischen Berlin und Rostock könn-

te er noch am ehesten die Bedürfnisse erfüllen, weil es ein Punkt-Punkt-Verkehr ist. Zwischen Bielefeld und Kassel reicht ein moderner Triebwagen. Zwischen Amsterdam und Berlin braucht man aber Fahrzeuge, die es noch gar nicht am Markt gibt.

Die mangelhafte Kompatibilität von Eisenbahnfahrzeugen wird zum Problem. Die Entwicklung des modernen Eisenbahn-Personenverkehrs hat eine Vielzahl neuer Fahrzeugtypen hervorgebracht, die nur in Kleinserien produziert werden und untereinander nicht kuppelbar sind. Zwei Komponenten stehen dem flexiblen Einsatz im Wege: die Kupplungen und die Software. Der Wettbewerb der Fahrzeughersteller führt dazu, dass nicht einmal ähnliche Fahrzeuge aneinandergelängt werden können. Das beeinträchtigt die Flexibilität im Regionalverkehr wesentlich. Die Produktion und Wartung von Kleinserienfahrzeugen ist teuer. Technisch machbar wäre es, dass ein neuer Typ des Interregio Triebwagen aus der Region sammelt, im Zentrum bündelt und wieder in der Region verteilt. Aber zur Zeit gibt es nur ein Konzept, das diese Vorteile nutzt: die Bayerische Oberlandbahn. Standards für derartige Fahrzeuge gibt es nicht.

■ Die Aufgabenträger sind gefordert

Die Aufgabenträger des Nahverkehrs werden bald feststellen, dass ihre regionalen Konzepte zusammenwachsen müssen. Direktverbindungen an die Küsten und in die Alpen werden nur möglich, wenn die Aufgabenträger dafür sorgen, dass die bei ihnen eingesetzten Fahrzeuge so standardisiert werden, dass das technisch Machbare auch zum Wohle der Regionen und der Fahrgäste eingesetzt wird. Die Aufgabenträger werden auch lernen müssen, dass im Regionalfernverkehr Geld verdient werden kann, das ihre Subventionslast deutlich mindert. Konkurrenten der DB AG sind bereit, solche Konzepte zu verwirklichen, aber sie werden es nicht allein schaffen. **Mit dem „Bestellen“ von Zügen ist es nicht getan – die Aufgabenträger müssen den neuen Interregio aktiv gestalten.**

(re)



Einfach anhängen und weiterfahren bis ins Herz der Metropole? Das geht nur mit Fahrzeugen des gleichen Herstellers aus der gleichen Bauserie.