

Interregio-Nachfolge:

Jetzt kommt



RE X

Neues Konzept zur Verbindung der Regionen

➤ Seit dem 15. Dezember 2002 sind die meisten Interregio-Züge abgeschafft. Teilweise fahren die Züge noch unter dem Namen „Inter-city“ oder „ICE“, aber die Fahrgäste aus den Regionen sind durch hohe Preise ausgesperrt, Verbundfahrtscheine sind ungültig. Wo die Interregio-Züge nicht mehr fahren, haben die Besteller des Nahverkehrs die Lücken leidlich gestopft. Nur einen Monat später trat die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG-SPNV) mit einem neuen Konzept für den interregionalen Verkehr an die Öffentlichkeit, das mehr bieten soll als Notlösungen: Mit einheitlichen Standards, übersichtlichen Tarifen und einem bundesweit durchgeplanten Angebot wollen die Aufgabenträger die Lücke zwischen Nah- und Hochgeschwindigkeitsverkehr schließen.

Damit bekommt Konturen, was PRO BAHN schon lange fordert und in *derFahrgast* immer wieder beschrieben hat: ein regionenübergreifendes, schnelles Angebot als Nachfolge des Interregio. Frage an die Politik: Werden sachfremde Interessen dieses Konzept blockieren?

Montage: Steier

■ RE X als Interregio-Nachfolger

Am 22. Januar 2003 trat die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger mit dem „RE X-Konzept“ an die Öffentlichkeit (*abgedruckt ab Seite 11 dieser Ausgabe*). „RE X“ heißt so viel wie „Regional Express“ – nur anders, als die DB AG diese Zuggattung versteht: komfortabler, schneller, mit durchgehenden Verbindungen. Was der Interregio war, soll „RE X“ wieder werden: schnell und komfortabel, aber fest verankert in den Takt und den Tarif der Regionen. Die DB AG bestreitet ein Bedürfnis für ein solches Angebot, die Gewerkschaft Transnet forderte in einem Papier vom Juli 2001 ein solches interregionales Netz – und die Forderung von PRO BAHN nach Erhalt des Interregio ist noch viel älter.

■ Notlösungen allerorten

Lange hatten die Aufgabenträger, die Besteller des Nahverkehrs gehofft, gezögert und immer wieder Lücken gestopft. Jahrelang war das Konzept der DB AG aufgegangen, sich aus dem von ihr für defizitär gehaltenen Interregio-Geschäft zurückzuziehen und dabei die Nachfolge der Nahverkehrs-Tochter DB-Regio zuzuschauen. Mit einem Gewaltakt wurde zum Fahrplanwechsel 2002 der Interregio bis auf kleine Reste beseitigt. Wieder – und nicht zum ersten Mal – stopften die Aufgabenträger hastig die Löcher, jeweils mit unterschiedlichen Methoden. In Bayern wurde es ein 3-Stunden-Takt zwischen Hof und München, und zwischen Thüringen und Nordrhein-Westfalen wurde gar die Subvention des Inter-city- und ICE-Verkehrs vereinbart (*derFahrgast 1/03*).

Fotos: Engel



*Jetzt kommt RE X:
Der „Flex“ (Flensburg-
Express) ersetzt den
Interregio zwischen
Hamburg und Padborg.*

■ Fahrgäste: Abkassiert und ausgesperrt

Wo der Intercity blieb, wird seit dem 15. Dezember abkassiert. Monatskarten der Verbünde sind nur gegen höhere Zuschläge gültig, Fahrgäste mit Einzelfahrscheinen der Verkehrsverbünde sind ausgesperrt und außerhalb der Verkehrsverbünde gibt es auf kurzen Strecken saftige Zuschläge – auch dann, wenn kein alternatives Verkehrsangebot zur Verfügung steht. Betroffen sind die Ostseeküste, die Schwarzwaldbahn oder auch Ostfriesland.

■ Zurück zur Grundidee

Die Grundidee des Interregio war es, Fern- und Nahverkehr sinnvoll zu verbinden. Der Interregio sollte zwischen, aber auch innerhalb der Regionen einen festen Platz einnehmen und ein attraktives Angebot bieten. Mit der Einführung des integralen Taktfahrplans und systematischen Anschlüssen zwischen Fern- und Nahverkehr ergab sich auch das Bedürfnis, den Interregio fest in das Taktgefüge der Regionen einzubinden. Von Anfang an wollte dazu aber nicht die Zuschlagspflicht für Entfernungen bis 50 km passen. Und so kam es im Gefolge zu einem Hin und Her hinsichtlich der Zuschläge und der Anerkennung der Verbundfahrscheine. Aus den unterschiedlichen Lösungen ergab sich ein unübersichtlicher Flickenteppich bei den Tarifen, wobei zuletzt in den Regionen in der Regel Zuschlagsfreiheit galt, während Zuschläge vor allem in Ballungsräumen erhoben wurden. Zum 15.12.2002 wurde dieser Missstand beseitigt, allerdings auf Kosten der Fahrgäste, indem die Preise heraufgesetzt wurden.

■ DB-Regio wies den Weg

Während der Bereich Fernverkehr und später DB Reise & Touristik in einem Zickzackkurs erst das Interregionetz kräftig aufblähten, um es anschließend Stück für Stück zu zerstören, zeigten die Kollegen vom Nahverkehr, wie man es richtig macht. Angefangen beim Allgäu-Schwaben-Takt arbeiteten sie systematisch auf einen integralen Taktfahrplan

hin, der schnelle und langsamere Verbindungen integrierte. Eine der herausragenden Verbindungen, die noch in dieser Phase eingeführt wurden, war der Regionalexpress von Kassel über Halle nach Dessau, der seit seiner Einführung noch praktisch unverändert fährt. Andere Verbindungen scheiterten jedoch an dem Debakel mit den Neigetriebwagen der Baureihe 611, so beispielsweise die Verbindung von Köln nach Saarbrücken. Zum 1. Januar 1997 ging die Verantwortung für die Gestaltung des Regionalverkehrs an die Bundesländer und damit an die neu geschaffenen Aufgabenträger als Besteller des Nahverkehrs über. Unter ihrer Regie kam es zu sehr unterschiedlichen Entwicklungen. Viele Aufgabenträger meinten, für den „Fernverkehr“ nicht zuständig zu sein, und ihre Landesregierungen beschränkten sich darauf, von der Bundesregierung die Aufrechterhaltung des Interregio-Netzes zu fordern. Andernorts begannen Aufgabenträger abseits bisheriger Interregio-Linien, eigenständige Konzepte zu entwickeln, beispielsweise die Neigezug-Linien von Hannover nach Halle und von Göttingen nach Zwickau. Doch durchgehende Konzepte scheiterten manchmal an politischen Eifersüchteleien, manchmal an verschiedenen, von der Landespolitik bedingten Vorstellungen hinsichtlich des Fahrzeugmaterials, oft genug aber auch einfach daran, dass die Aufgabenträger noch voll damit beschäftigt waren, sich zu organisieren, ihren eigenen Standort innerhalb der Politik ihrer Länder und Regionen zu finden und die neuen Möglichkeiten des Wettbewerbs auszuprobieren. In dieser Phase waren sie noch nicht in der Lage, effizient grenzübergreifende Konzepte zu entwickeln. Erst die Not half zu erkennen, dass alle Aufgabenträger auf der gleichen Schiene fahren, dass alle dieselben Probleme haben und dass nur sie gemeinsam diese Probleme lösen können.

■ Die Privaten kommen

In dieser Phase ist es vor allem der Initiative von Connex und namentlich Hans Leister zu verdanken, dass auch von unternehmerischer Seite neue Initiativen sichtbar wurden. Mit dem Interconnex von Gera nach Rostock wurde am 1. März 2002 ein erstes Zeichen gesetzt, wie man sich die Anbindung

der Regionen auch vorstellen kann: mit Fahrzeugen, die im Prinzip für den Nahverkehr entwickelt sind, aber doch komfortabler ausgestattet werden. Während der Interconnex ein eigenständiges Fernverkehrsangebot ist, wurde mit dem Gewinn der Ausschreibung der Lausitz-Bahn von Cottbus nach Zittau für Connex eine zweite Variante möglich und sofort umgesetzt: aus dem Nahverkehr heraus Angebote zu entwickeln, die bis in die Zentren und darüber hinaus reichen. So fährt einmal täglich ein Zug von Zittau bis Cottbus als Nahverkehrszug im Auftrag der zuständigen Besteller, um anschließend auf eigenes unternehmerisches Risiko bis Berlin und Stralsund zu fahren. Dass solche Kombinationen möglich sind, hatte die DB mit wenigen Zügen nach Oberstdorf und Berchtesgaden schon vorgemacht – allerdings mit möglichst wenig Aufsehen, denn das Konzept hätte zur Ideologie der Konzernführung nicht gepasst.

Die dritte Variante – ein selbstständiges Regionalexpress-Angebot mit Nahverkehrs-Triebwagen, das in den Nahverkehrstarif integriert ist – ist zum 16. Februar 2003 mit zwei bis drei täglichen Verbindungen zwischen Bremen und Wilhelmshaven in Betrieb gegangen.

Die vierte Variante, ein selbstständiges Interregio-Angebot in regionaler Regie, stellt der „Flex“ dar: Ein richtiger Schnellzug mit klassischen Schnellzugwagen zwischen Hamburg und Flensburg hat die Nachfolge des Interregio angetreten und zeigt auch gleich, wie man an ein solches Konzept herangehen kann: Er fährt achtmal täglich und außerdem immer bis über die Grenze ins dänische Padborg, wo die Anschlüsse zum dänischen Netz hergestellt werden. Erst dieses Konzept ist das, was man sich unter einer schnellen Anbindung der Region vorgestellt hat: ein ganztägiges, in den integralen Takt eingebundenes Angebot. Es wird schon Ende 2003 einen Nachfolger finden: Ganz im Süden wird ein Konsortium aus Regentalbahn und der SBB-Tochter Turbo den Verkehr von München nach Oberstdorf übernehmen.



Nordwestbahn: Jetzt auch als Eilzug zwischen Bremen und Wilhelmshaven.



DB Regio wies den Weg: Der Regionalexpress Kassel–Halle (zeitweise bis Dessau) war einer der ersten schnellen und vertakteten Interregio-Nachfolger.

■ Der Weg zum Konzept

Schon vorher hatte Hans Leister Mitte August 2001 großes Aufsehen mit der Forderung erregt, gegen Übernahme des Interregio-Wagenparks die Interregio-Linien zu übernehmen. Als wäre es eine Seelenverwandtschaft, war wenige Tage zuvor die PRO BAHN Zeitung mit einer entsprechenden Artikelserie erschienen. Noch einmal konnte die DB die Entwicklung aufhalten, indem sie die Interregio-Wagen für „schrottreif“ erklärte und die Übergabe aus Wettbewerbsgründen ablehnte. Doch die Arbeiten an dem RE X-Konzept hatten schon begonnen und die DB beschleunigte mit ihren Entscheidungen die Entwicklung des Konzepts und das Zusammenrücken der Aufgabenträger erheblich.

■ Überzeugende Strategie

So liegt nun ein Konzept vor, das im strategischen Bereich hinsichtlich der Analyse der Situation und der Wegweisung für die Lösungen kaum noch Wünsche aufweist. Bemerkenswert ist, dass die Aufgabenträger uneingeschränkt die Benutzbarkeit der Züge des neuen Konzepts für Fahrgäste der Verbünde voraussetzen, in den weiträumigeren Verkehren hingegen den Unternehmen Möglichkeiten einräumen wollen, Tarife selbst zu gestalten und Angebote zu entwickeln.

In finanzieller Hinsicht ist gerade diese Kombination realistisch: Der Zuschussbedarf des hochwertigen Verkehrs durch die Regionen liegt nur bei einem Drittel dessen, was der klassische Nahverkehr an Zuschüssen fordert. Wenn man auf die Fahrgastzuwächse bei den Interregio-Zügen nach ihrer Einführung zurückblickt, lässt sich abschätzen, dass der Zuschuss noch weiter abgesenkt werden kann. Denn gerade entlang der ehemaligen Interregio-Linien ist der Anteil der Bahn am Gesamtverkehr unterdurchschnittlich gering.

■ Der Linienplan ist ein Anfang

Während das strategische Konzept abgerundet und ausgeglichen wirkt, lässt das Linienkonzept noch viele Fragen offen. Wer die bisherige Entwicklung kennt, sieht sofort, dass es nicht mehr ist als eine Sammlung der bisherigen Entscheidungen und Wünsche der Aufgabenträger. Es finden sich ganz unterschiedliche Fälle:

- ehemalige Interregio-Linien,
- neue Regionalexpress-Linien,
- Interregio-Linien, die zum IC umgewandelt wurden, und
- neue, noch nicht vorhandene Linien.

Die sehr unterschiedliche Handschrift der Aufgabenträger lässt sich in dem Konzept wieder erkennen. Einige Aufgabenträger richten sich offenbar darauf ein, Intercity-Linien wieder für ihre Fahrgäste nutzbar zu machen. In anderen Regionen sind noch weiße Flecken zu finden, weil dort nach wie vor der Intercity fährt. Aber wenn das strategische Konzept überall auf Zustimmung stößt, werden diese weißen Flecken nach und nach schwinden.

Dass im Rahmen eines fortentwickelten integralen Taktfahrplans sehr viel mehr möglich ist, hat PRO BAHN schon vor drei Jahren nachgewiesen. Das Konzept „Der letzte Fahrplanwechsel“ hat noch nichts von seiner Bedeutung für einen effizienten Regionalfernverkehr und einen effizienten Ausbau des Streckennetzes verloren.

■ Marktforschung und Potenzialsanalysen

Um ein solches Konzept wirtschaftlich umzusetzen, werden die Aufgabenträger in Potenzialsuntersuchungen und Marktanalysen investieren müssen. Im Nahverkehr ist den Aufgabenträgern diese Arbeit längst vertraut, aber für den Fernverkehr ist das notwendige Wissen nicht öffentlich verfügbar. Die letzte öffentlich verfügbare Untersuchung über die Verkehrsnachfrage und den Modal Split wurde 1991 durch Intraplan veröffentlicht; sie war noch vom Bundesverkehrsministerium bezahlt worden. Aus dem Jahr 1995 gibt es eine weitere Untersuchung, die aber nicht öffentlich verfügbar ist – ob sie als Unternehmensgeheimnis in den Archiven der DB AG schlummert oder in den Kellern des Ministeriums, ist nicht bekannt. Erst eine

solche Untersuchung kann Aufschluss darüber geben, welche Einnahmen durch die schnellen Expressverkehre zu erzielen sind, und damit eine Grundlage für erfolgreiche Ausschreibungen schaffen. Wesentliche Vorarbeiten dazu könnte bereits die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen finanzierte und in Arbeit befindliche Studie „Erschließung der Marktpotenziale der Eisenbahnen“ liefern. Bei der Präsentation der Vorarbeiten kamen die beauftragten Wissenschaftler zu dem Schluss, dass die größten zu erschließenden Potenziale im „Regionen verbindenden Verkehr“ lägen. 31 Prozent der Bevölkerung der Bundesrepublik lebt in Städten von 20.000 bis 150.000 Einwohnern (ohne Einbeziehung des Umlands), 43 Prozent in Orten unter 20.000 Einwohnern und nur 26 Prozent in Städten mit über 150.000 Einwohnern. Daher gelte es, das Potenzial in den Städten mit 20.000 bis 150.000 Einwohnern stärker zu aktivieren. Die Studie wird auf dieser Prämisse aufbauen und soll Vorschläge für die Umsetzung enthalten.

■ Ein Fahrzeugkonzept muss folgen

Im hochwertigen Verkehr zwischen den Regionen unterhalb des ICE ist die Fahrzeugentwicklung zum Stillstand gekommen. Hier können nur die Aufgabenträger gemeinsam durch die Formulierung von Anforderungen neue Entwicklungen in Gang setzen, und das kann genauso erfolgreich sein wie die Initiative des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen zur Entwicklung von Leichttriebwagen. Bis heute fährt in Deutschland nicht ein einziger Fahrzeugtyp, der den Ansprüchen des neuen RE X-Konzepts gerecht werden könnte. Die Doppelstockwagen sind zu eng, der Einstieg ist zu unbequem. Die Nahverkehrstriebwagen sind in der Regel zu eng gebaut – der „Talent“, der schon zwischen Gera und Rostock unterwegs ist, ist eine rühmliche Ausnahme. Die Nahverkehrs-Neigetechnik-Triebwagen der Baureihen 611 und 612 sind zwar schnell, aber mit ihren engen, hohen Einstiegen und den dröhnenden Motoren unter den Fahrgasträumen nicht besonders fahrgastfreundlich. Wirklich geeignete Fahrzeugtypen sind über das Reißbrett oder Prototypen bisher nicht hinausgekommen. Am weitesten ist noch die Entwicklung bei der Firma Talgo, die vor kurzem ein geschlossenes Konzept für den interregionalen Verkehr vorgelegt hat. Wenn die Aufgabenträger es schaffen, über die Koordinierung von Ausschreibungsunterlagen und fahrzeugtechni-

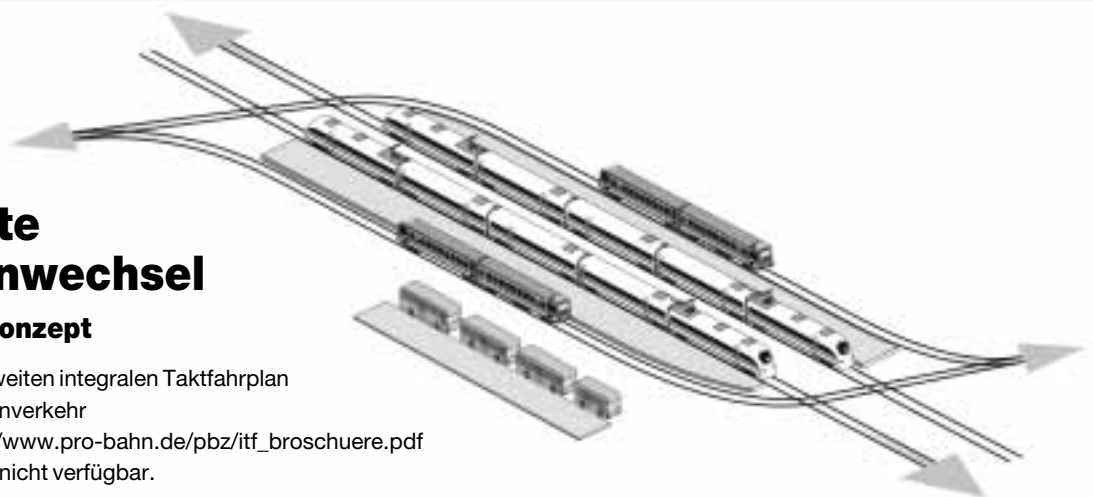
Der letzte Fahrplanwechsel

PRO BAHN-Konzept

für einen bundesweiten integralen Taktfahrplan mit schnellem Fernverkehr

Im Internet: http://www.pro-bahn.de/pbz/itf_broschuere.pdf

Gedruckt zur Zeit nicht verfügbar.





Wer bietet neue Fahrzeugkonzepte für den RE X? Talgo präsentiert zwei Varianten: Talgo XXI mit Triebkopf und Steuerwagen ...

... und zweistöckig: Talgo 22 – der erste Doppelstockzug mit Durchgang auf beiden Ebenen.

schen Anforderungen die Standards für diesen Verkehr neu zu setzen und eine Kompatibilität der Fahrzeuge zu erreichen, die dem klassischen Schnellzugwagen gleicht, wird es auch möglich, den Tausch und den Durchlauf von Fahrzeugen quer durch das Land neu zu organisieren.

■ Geld verdienen mit dem RE X

Rudolf Göbertshahn hatte schon 1988 aufgedeckt: Der Express verdient viel und braucht daher nur geringe Zuschüsse. Eineinhalb Jahrzehnte später kommt diese Erkenntnis, die für jeden Betriebswirtschaftler eine Binsenweisheit ist, wieder zum Tragen. Der klassische Nahverkehr braucht um 7,50 bis 10 Euro Zuschuss je Zugkilometer, der neue Auftrag für die Strecke München – Oberstdorf wird nur zwei Drittel dieses Zuschusses brauchen, der „Flex“ braucht nur ein Drittel davon. Das Marketing auf allen diesen Linien liegt darnieder, der Anteil der Bahnen ist unterdurchschnittlich. Daher sind neue Fahrgäste sogar leichter zu gewinnen als für den ICE. Für einen Erfolg sind die Kompetenz regionaler Partner und die Kooperation mit ihnen unabdingbare Voraussetzung.

■ Blockiert die Politik den Fortschritt?

Mit dem RE X-Konzept würde für die Fahrgäste aus den Regionen ein Traum wahr: schnell, direkt, preiswert und bequem zu reisen – auch dorthin, wo keine Wolkenkratzer und Bankenviertel rund um den Bahnhof stehen.

Doch schon ziehen dunkle Wolken auf. Ganz schnell möchten einige Landesregierungen ihren Verkehrsvertrag mit der DB AG unter Dach und Fach bringen – teilweise über die Köpfe ihrer Aufgabenträger hinweg. In Brandenburg ist ein solcher Vertrag schon bei der Justiz gelandet, trotzdem haben andere Landesregierungen ebenfalls Verträge abgeschlossen oder wollen nachziehen. Es besteht die Gefahr, dass sachfremde Interessen die Oberhand bekommen und die Fahrgäste weiter auf der Strecke bleiben.

(re)

Zum Ausschreibungsrecht weitere Informationen ab Seite 21.

BAG-SPNV – die Gemeinschaft der Aufgabenträger

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV) wurde im Mai 1999 mit dem Ziel gegründet, die Interessen der Mitglieder in regional übergreifenden Angelegenheiten zu vertreten und Verfahren mit den Eisenbahnunternehmen zu koordinieren und zu bündeln. Daneben sind der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern, die gemeinsame Konzeptentwicklung und die Abstimmung von Verhandlungsstrategien wesentliche Arbeitsschwerpunkte. Die Standardisierung von Verfahren soll dazu beitragen, Doppelarbeiten zu vermeiden. Die BAG-SPNV bietet somit eine Plattform zur Zusammenarbeit mit den zerstreut organisierten Aufgabenträgern des SPNV.

Ein abgestimmtes Vorgehen in der SPNV-Bestellung in den täglichen Fragen und Angelegenheiten bildet eine Basis, von der aus man auf Erstellerseite effektiv den bestehenden Strukturen im SPNV begegnen kann. Nach fast zweieinhalb Jahren der Zusammenarbeit innerhalb der BAG-SPNV liegen zahlreiche inhaltliche Konzepte und Lösungsansätze zu verschiedenen Themenschwerpunkten vor.

Mit derzeit 31 von 33 Aufgabenträgern in Deutschland repräsentiert die BAG-SPNV die große Mehrheit der Besteller des Nahverkehrs. Das Bestellvolumen umfasst ca. 550 Mio. Zugkilometer mit einem Zuschussbedarf von ca. 4,6 Mrd. Euro pro Jahr.