



Interregionaler Verkehr:

## Vor dem Zusammenbruch?

Der Intercity steht nicht nur in Deutschland vor dem Aus

> Im Fahrplan 2005/2006 gibt es zwar keinen dramatischen Rückzug des Intercity, aber böse Vorzeichen für das, was kommen wird. Der Intercity hat unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen bei der Deutschen Bahn AG keine Basis und die Wettbewerber können den Verkehr nicht übernehmen, weil die DB nicht nur den Wagenpark dafür nicht hergibt, sondern auch mit reduzierten Angeboten und ihrem Tarif Chancen für Wettbewerber blockiert. Die Regionen abseits der großen Magistralen müssen sich auf den Verlust einer qualifizierten Anbindung einstellen – nicht nur in Deutschland.

### 2005: Der Intercity auf dem Rückzug

Was vom Interregio blieb, heißt heute Intercity – und der tritt Schritt für Schritt den Rückzug an. Während der Interregio sichtbar demontiert wurde, vollzieht sich der Rückzug des Intercity auf Raten. Für den ICE gilt das in gleicher Weise, wo er in erster Linie die Region erschließt.

Das ist die Lage Ende 2005: Auf der Sachsen-Franken-Magistrale Nürnberg – Dresden fahren nur noch drei durchgehende Fernzugpaare täglich.

Auf der Gäubahn Stuttgart – Zürich fährt ein Zugpaar weniger als 2005 und hinter-

lässt eine Fahrplanlücke, die der Aufgabenträger des Nahverkehrs nicht geschlossen hat.

Die Linie Stralsund – Karlsruhe trägt alle Zeichen des Niedergangs: Im Abschnitt Hamburg – Rostock wurde die Fahrt zwar deutlich beschleunigt, aber aus den Taktknoten in Mecklenburg-Vorpommern gerissen. Der Halt in Hamburg-Bergedorf wurde gestrichen. Vom Anschluss von Holzminden nach Kreiensen hat sich der Aufgabenträger des Nahverkehrs verabschiedet. Ab und bis Konstanz verkehrt nur noch ein Zugpaar (bisher zwei). Ein weiteres Zugpaar erreicht nicht einmal mehr Karlsruhe, es endet in Heidelberg. Der Anschluss von Heidelberg zum ICE in Frankfurt war schon Ende 2004 der Verlängerung der Übergangszeiten zum Opfer gefallen.

Nur auf wenigen Linien ist der Intercity noch ein verlässliches Angebot für den

spontanen Reisenden: Viele Intercity-Züge fahren nur noch an bestimmten Tagen. Andere werden fallweise, etwa in den Verbindungen Hamburg – Köln – Frankfurt – Nürnberg, durch ICE ersetzt, in denen die Fahrkarten nur gegen einen weiteren Aufschlag gültig sind.

Auch der ICE-Fahrplan ist immer weniger verlässlich. Der ICE von Köln nach Wiesbaden verkehrt nur noch fünfmal täglich, nur ein Teil der Züge fährt noch an allen Tagen der Woche.

Zwischen Köln und Amsterdam wird im Winter ein ICE gestrichen – die Grenze bei Emmerich ist somit vier Stunden lang unüberwindbar.

### 2006: Weitere Einbrüche

Angekündigt ist, dass zum Dezember 2006 das Angebot auf der Mitte-Deutsch-



Früher Interregio, jetzt Intercity: wie lange noch?

land-Verbindung Düsseldorf – Weimar auf fünf Zugpaare reduziert werden soll. Und was kommt sonst noch?

Die ICE Köln – Wiesbaden mit Halt an allen Stationen auf der Neubaustrecke könnten – bis auf einen Alibizug – genauso verschwinden wie der allerletzte Interregio von Berlin nach Chemnitz. Der IC Stralsund – Karlsruhe, der durchs Leinetal mit Halt in Alfeld und Kreiensen fährt, könnte auf die Neubaustrecke abwandern.

Selbst vor Überraschungen mitten im Fahrplanjahr ist man nicht sicher. So wurde der IC Dortmund – Magdeburg – Potsdam – Berlin Mitte Juni 2005 so kurzfristig gestrichen, dass sogar schon Reservierungen vorlagen. Für den Fahrplanwechsel Ende Mai 2006 ist angekündigt, dass der Intercity Halle – Berlin nicht mehr über Dessau – Potsdam fährt. Nach Rostock soll es hingegen wieder IC-Züge geben, weil die Reisezeit deutlich verkürzt wird. Das könnte dem Interconnex Gera – Rostock zum Verhängnis werden.

Gerüchteweise wird über weitere Streichungen in der Verbindung Stuttgart – Zürich genauso berichtet wie über solche in der Verbindung Münster – Norddeich. Eine neue Autobahn und Nahverkehrszüge mit Doppelstockwagen könnten hier die Fahrgastzahlen erheblich drücken.

### Die Gründe für den Rückzug

Die Gründe für den Rückzug des Intercity sind die gleichen, die schon die wirtschaftliche Grundlage des Interregio ausgehöhlt hatten:

- Konkurrenz durch billigere Nahverkehrstarife,
- hohe Trassenpreise,
- unflexible Zugbildung.

Hinzu gekommen sind seit der Umwandlung der verbliebenen Interregio-Züge:

- die Anwendung des höheren Fernverkehrstarifs, der Fahrgäste mit Nahverkehrs-Fahrkarten vertreibt,
- der degressive Tarif, der die Erlöse von Fahrgästen über weite Strecken schmälert, und
- die fehlende Perspektive für Ausbauten auf den Nebenfernstrecken.

### Das Drama mit dem Tarif

**B**ahncard und degressiver Tarif (fallender Kilometerpreis bei steigender Entfernung) auf der einen Seite und Verbundtarife, Schönes-Wochenende-Ticket und Ländertickets auf der anderen Seite schmälern die Einnahmen so sehr, dass es für andere Unternehmen kaum möglich ist, im interregionalen Verkehr genügend Einnahmen zu erzielen. Hinzu kommt, dass allein die DB über die Abrechnung für durchgehende Fahrkarten befindet.

Das bekommen die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) mit dem „Marschexpress“ und der „Alex“ München – Oberstdorf zu spüren, da sie – anders als die regionalen Bahnen – einen spürbaren Anteil an Übergangsreisenden mit DB-Fahrscheinen haben. Wenn die NOB demnächst einen Zuschlag von 3 Euro auf DB-Fahrscheine berechnet, dann ist das für den Fahrgast ärgerlich – aber zu verantworten hat es der Gesetzgeber, der keine Regeln geschaffen hat, die die Verkehrsunternehmen wirksam verpflichten, partnerschaftlich mit Tarif und Abrechnung umzugehen. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, wann die Wettbewerber den Aufstand proben.

Der Erfolg des Connex-Zuges Gera – Rostock beweist nicht das Gegenteil: Sein Erfolg beruht darauf, dass er im Abschnitt Leipzig – Berlin erheblich preiswerter als der ICE und auf der gesamten Strecke deutlich schneller als der Nahverkehr ist.

### Probleme auch in Frankreich

Der Niedergang des interregionalen Verkehrs ist kein deutsches Phänomen. In Frankreich spielt er sich in gleicher Dramatik ab. Hier hat die französische Staatsbahn SNCF ebenfalls die Unwirtschaftlichkeit großer Teile des interregionalen Verkehrs „entdeckt“ und verlangt von den Provinzen Subventionen. Wenn diese nicht fließen, wird der Verkehr eingestellt. So verkehrt beispielsweise von Bordeaux quer durch die Mitte Frankreichs nach Lyon statt einst vier Schnellzügen nur noch einer. Auch hier fährt man schneller mit dem TGV einmal ums ganze Land herum und am Mittelmeer vorbei, aber davon haben die Bewohner der Region dazwischen nichts.

### Halt an der Landesgrenze

Während Europa zusammenwächst, machen die in regionaler Verantwortung stehenden Züge Halt an der Landesgrenze. In Bayern denkt man nur bis Hof und Lindau, in Nordrhein-Westfalen nur bis Minden, in Niedersachsen hört das Denken aus Richtung Norddeich in Rheine auf, in Schleswig-Holstein am Hamburger Hauptbahnhof. Von Thüringen aus fährt man wenigstens über die Grenze bis Göttingen und Chemnitz. Während die Autobahnen grenzenlos sind, zerstört die Kleinstaaterei das Netz des öffentlichen Verkehrs.

Was wurde aus dem „RE X-Konzept“, das die Aufgabenträger des Nahverkehrs im Jahr 2003 vorgestellt haben (*siehe derFahrgast 2/2003*)? Bisher nichts. Zu verlockend ist es zu hoffen, die DB werde den Fernverkehr weiter betreiben. Zu unterschiedlich sind die Interessen der Länder. Zu verlockend ist es für Verkehrsminister, über Elektrifizierungen, Großbauten wie „Stuttgart 21“ und Arbeitsplätze mit der DB zu verhandeln, um kurzfristige Scheinerfolge beim Verkehrsangebot zu erzielen. Dass dabei die Regionalentwicklung in ganzen Landstrichen im wahrsten Sinne auf der Strecke bleibt, ist ihnen immer noch nicht klar.

Die Aufgabenträger des Nahverkehrs wissen zwar, was die Stunde geschlagen hat, aber auch ihnen liegen Nahverkehrsprojekte vor der Haustür oft näher als der überregionale Verkehr. Es muss noch viel schlimmer kommen, bevor die Politik wach wird. ■

Anzeige

## Fotos gesucht!

Die Redaktion will über die Frage, wie sich der interregionale Verkehr in den Nachbarländern entwickelt, eingehender berichten. Dazu werden Fotos von interregionalen Zügen abseits des Hochgeschwindigkeitsverkehrs aus Italien, Frankreich, Großbritannien und Schweden gesucht.

Zuschriften und Zusendungen an pbz@pro-bahn.de oder die Redaktion *derFahrgast*, Gretchenstraße 26, 32756 Detmold.