



Mitte-Deutschland-Verbindung:

Scherbenhaufen kitten

Nach vier Jahren Subvention wird ein Drittel der Züge gestrichen

Von Rainer Engel

> *Erstmals haben sich Bundesländer für den Fernverkehr engagiert: Seit Ende 2002 sicherten die Länder Nordrhein-Westfalen, Hessen und Thüringen mit Zuschüssen den Erhalt schneller Züge auf der Mitte-Deutschland-Achse zwischen Düsseldorf und Weimar. Damals schrieb der **Fahrgast**: „Sinnvolle Initiative mit fragwürdigen Ergebnissen: Laufen die Länder damit in die Falle und sind in vier Jahren genauso schlau wie heute?“*

Die damaligen Bedenken wurden durch die Entwicklung bestätigt – schlimmer als erwartet: Die DB hat die Streichung von mehr als einem Drittel des Angebots angekündigt.

Achse im integralen Takt

Die Mitte-Deutschland-Verbindung von Düsseldorf über Hamm, Paderborn, Kassel und Erfurt nach Weimar wird heute neunmal täglich im Zweistundentakt bedient, davon legen sieben Züge die Gesamtstrecke zurück. Dreimal täglich fährt ein ICE-T, der in Richtung Dresden weitergeführt wird, sechsmal eine Intercity-Garnitur, die in Richtung Halle – Potsdam – Stralsund fährt, einer

gelangt sogar bis ins Ostseebad Binz. In Weimar besteht Anschluss zum Regional-Express nach Jena, Gera, Chemnitz und Zwickau. Dieser Abschnitt wird erstmals in diesem Jahr von Weimar bis Gera richtig flott befahren, nachdem lange Jahre Baustellen die Fahrzeiten immer wieder stark verlängert hatten. In Eisenach besteht gegenseitiger Anschluss zur ICE-Linie Frankfurt – Dresden, hier tauschen die Züge dreimal täglich die Linien. Abgestimmte Anschlüsse zur vollen oder halben Stunde bestehen zum Regionalverkehr in Eisenach (Richtung Meiningen), Warburg (Richtung Hagen) und Altenbeken (Richtung Holzminden und Bielefeld). Die Anschlüsse in Erfurt werden hingegen knapp verpasst, sie sind nur mit dem ICE erreichbar.

In der Praxis sind die Züge recht pünktlich, kleinere Verspätungen können durch die großzügig bemessenen Fahrzeiten immer wieder aufgeholt werden. In Eisenach kommt es aber häufiger zu Anschlussverlusten zur korrespondierenden Linie, was besonders für Reisende in Richtung Kassel – Düsseldorf mit zwei Stunden Wartezeit sehr ärgerlich ist – der Regionalverkehr ist so langsam, dass er keine Alternative darstellt.

Trotz der relativ günstigen Voraussetzungen sitzen nach Auffassung der DB nicht

genügend Fahrgäste im Zug. Nur noch 130 sollen es im Durchschnitt sein. Warum?

Sparen wie in der Planwirtschaft

Gestrichen werden sollen zum Dezember 2006 drei Zugpaare. In einer Pressemitteilung des Zweckverbandes Ruhr-Lippe liest sich das so: „Ab Dezember 2006 soll Richtung Düsseldorf kein Fernverkehr mit Ankünften vor 12.00 Uhr verkehren. In Gegenrichtung soll ab Düsseldorf kein Fernverkehr mehr nach 16.00 Uhr fahren.“ Es fallen also die Tagesrandzüge weg, die heute in Kassel um 5.58 Uhr und in Eisenach um 6.00 Uhr nach Düsseldorf starten und von Düsseldorf um 17.46 nach Erfurt und um 19.46 Uhr nach Kassel zurückfahren. Weiter soll ein Zugpaar über die Mittagszeit aus dem Zweistundentakt herausgebrochen werden.

Die Streichungen tragen alle Anzeichen einer Planwirtschaft, aber nicht einer unternehmerischen Entscheidung.

Foto oben: Zu wenige Fahrgäste? Die Mitte-Deutschland-Verbindung soll ausgedünnt werden. Mittagzug in Altenbeken, Dezember 2005.

Nur die Streichung des Umlaufs

Kassel ab 5.58 Uhr

Düsseldorf an 9.17 – ab 9.46 Uhr

Erfurt an 14.39 – ab 13.21 Uhr

Düsseldorf an 18.17 – ab 19.46 Uhr

Kassel 23.00 Uhr

setzt eine Zuggarnitur frei, da so der Umlauf der Linie von Stralsund in Erfurt wenden kann. Wenn denn der Zug so schwach besetzt ist, wie die DB behauptet, könnte sie diesen Umlauf auch mit einer sparsameren Garnitur fahren – mit weniger Wagen und weniger Personal. Doch die DB hat sich entschlossen, nur noch einheitliche Ganzzüge zu fahren, die nicht verändert werden sollen, um das Rangieren einzusparen. Das dritte Zugpaar steht hingegen demnächst in Düsseldorf ungenutzt herum.

Die Rechnung der DB als Konzern ist recht einfach: Die Aufgabenträger müssen für die Lücken Ersatzzüge bestellen, für DB Netz und DB Station&Service entstehen keine Nachteile. Die Ersatzzüge werden aufgrund der bestehenden Verträge bei DB Regio bestellt – dort klingelt also die Kasse, und das, obwohl DB Regio ohnehin Gewinn macht. Ein hervorragendes Geschäft: Die Aufgabenträger müssen rund 400.000 Zugkilometer jährlich bestellen, wofür die DB nach den üblichen Sätzen runde 3,2 Millionen Euro jährlich berechnet. Die Fahrgeldeinnah-

men bei der DB werden hingegen kaum sinken, schon gar nicht um den vorgenannten Betrag – es bleibt ein dickes Plus in der Kasse. Ob die DB ein günstigeres Angebot machen wird, ist nicht bekannt. Aber eigentlich wäre es interessant zu erfahren, ob ein Wettbewerber den Verkehr zu einem günstigeren Preis übernehmen könnte. Ein Ersatzzug soll nämlich die Verbindungen Kassel – Düsseldorf – Eisenach – Düsseldorf – Kassel übernehmen – auch dafür wird nur eine Zuggarnitur benötigt. Vielleicht könnte man in Utrecht einige Intercity-Wagen mieten (die die Niederländischen Staatsbahnen von der DB gekauft haben) oder in Uelzen einige Doppelstockwagen anmieten und mit einer Dispo-Lok in gerade diesen Umlauf schicken?

Streichen: Anfang vom Niedergang

Es ist der typische Anfang vom Ende des Taktverkehrs, einer zuverlässigen Grundversorgung der Region. Ein solcher Anfang hat schon immer zu einem raschen Niedergang der restlichen Verbindungen geführt – wer etwas anderes glaubt, gibt sich Illusionen hin. Nur einmal täglich soll noch ein ICE fahren, denn damit kann die DB woanders mehr Geld verdienen. Einer muss bleiben – sonst müsste die DB die Zuschüsse für die Ausstattung der

Strecke für Neigetechnik zurückzahlen. Er wird wohl nur bleiben, bis die Zuschussbindung wegfällt. Das praktiziert die DB bereits mit der Verbindung Nürnberg – Bayreuth und hat es für die Verbindung Wiesbaden – Köln angekündigt.

Keiner mehr im Amt

Zitieren wir zunächst, was die Verkehrsminister Axel Horstmann, NRW (SPD), Franz Schuster, Thüringen (CDU) und Dieter Posch, Hessen (FDP) am 23. November 2002 bei Unterzeichnung des Vertrags sagten:

„Mobilität ist die zentrale Voraussetzung für die Weiterentwicklung von Wirtschaftsregionen in der mittlerweile europaweiten Konkurrenz der Investitionsstandorte. Die Mitte-Deutschland-Verbindung ist unverzichtbar für die weitere Entwicklung der Wirtschaftsregionen, die auf ihrer Achse liegen“, sagte Posch. Schuster äußerte, die drohende Angebotsstreichung auf dieser wichtigen Ost-West-Achse sei „nicht akzeptabel“ gewesen. Horstmann erklärte, „Anstelle einer Einstellung des Interregio und Ersatz im Nahverkehr hat sich die Landesregierung bewusst für eine deutliche Aufwertung zum IC und ICE entschieden.“
Keiner ist mehr im Amt. Die, die nach ihnen kamen, haben neue Träume. Sind die 13,2 Millionen Euro ergebnislos verpufft?

Wo sind die Fahrgäste geblieben?

Die Fahrgäste sind immer noch da – mindestens genauso viele wie bei Beginn der vierjährigen Subvention. Was die Minister wohl nicht rechtzeitig begriffen hatten: Die DB berechnet für den IC einen deutlich höheren Tarif als für den vorherigen Interregio und der ICE kostet noch einmal einen saftigen Aufschlag.

Eine Wandergruppe, die sich mit ihrem „Schöner-Tag-Ticket“ zu 27 Euro in den letzten ICE von Warburg nach Altenbeken verirrt hatte – es gab für sie keine Alternative, diese Strecke zurückzulegen –, wurde dafür mit Fahrkarten zum Preis von 66 Euro belohnt – für 38 km Zugfahrt tief in der Provinz. „Nie wieder Bundesbahn!“, war aus ihrem Munde zu hören. Was hätten sie wohl gesagt, wenn sie gewusst hätten, dass dieses „Angebot“ auch noch aus den Landeskassen subventioniert wird?

Fahrplan (Übersicht) 2005/2006

Zuggattung	IC	ICE	IC	IC	ICE	IC	IC	ICE	IC
Verkehrstage	1)	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.
Düsseldorf Hbf	3.45	5.42	7.46	9.45	11.46	13.46	15.46	17.46	19.46
Dortmund Hbf	4.43	6.43	8.43	10.43	12.43	14.43	16.43	18.43	20.43
Paderborn Hbf	5.48	7.50	9.48	11.48	13.48	15.5	17.48	19.50	21.50
Kassel-Wilh.	7.01	8.59	11.01	13.01	15.01	16.59	19.01	20.59	an 23.00
Eisenach	an 7.57	9.52	11.57	13.57	15.57	17.52	19.57	21.52	
Erfurt Hbf	an 8.39	10.28	12.39	14.39	16.25	18.28	20.39	22.25	
Weimar	an 8.54	10.42	12.54	14.54	16.39	18.42	20.54	Fr 22.39	

1 = ab Düsseldorf montags, ab Dortmund Mo–Fr, ab Kassel täglich

Zuggattung	IC	IC	ICE	IC	ICE	IC	IC	IC	ICE
Verkehrstage	Mo–Fr	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.
Weimar			7.05	9.05	11.15	13.05	15.05	17.05	19.15
Erfurt Hbf			7.21	9.21	11.30	13.21	15.21	17.21	19.30
Eisenach		6.00	8.05	10.00	12.05	14.00	16.00	18.00	20.05
Kassel-Wilh.	5.58	7.01	9.01	11.01	13.01	15.01	17.01	19.01	21.01
Paderborn Hbf	7.10	8.10	10.10	12.12	14.10	16.1	18.10	20.10	22.10
Dortmund Hbf	an 8.16	9.16	11.16	13.16	15.16	17.16	19.16	21.16	23.16
Düsseldorf Hbf	an 9.17	10.17	12.17	14.17	16.17	18.17	20.17	22.17	0.10

Prognose der Streichungen nach den verfügbaren Quellen, die angekündigten Streichungen sind markiert.



ICE auf der Mitte-Deutschland-Verbindung: erhebliche Preisaufschläge, aber keine spürbarer Fahrzeitleistungssteigerung. Die Fahrgäste wandern ab. Der integrale Taktfahrplan mit Anschlüssen zur halben und vollen Stunden bringt Fahrgäste nur, wenn der Tarif stimmt.

Schnell haben viele Fahrgäste begriffen, dass es auch parallele Regionalzüge gibt, die man auf kürzeren Strecken gut nutzen kann. So wanderten viele zwischen Paderborn und Düsseldorf in den um eine Stunde versetzt fahrenden Regionalexpress ab, obwohl der noch aus alten Silberlingen besteht. Auf dem Weg von Ostwestfalen nach Süden entdeckten viele Fahrgäste, dass man mit Umsteigen ganz gut nach Kassel kommt. Ganze Horden quälten sich seither durch die Unterführung in Warburg zum meist schon gut besetzten Express aus Hagen – an Spitzentagen wie Freitagnachmittag bis zu 150 Menschen. Früher nutzten sie den direkten Interregio, der nicht teurer war.

Eigentor durch Sparsamkeit

Mit der Ablösung des Interregio-Verkehrs durch IC und ICE hat die DB auch entdeckt, dass man die bisher von und nach Frankfurt fahrende IC-Linie nach Berlin und Stralsund durchbinden kann. Dafür war die Ausweitung des Angebots um ein Zugpaar notwendig. Damit war das Scheitern der Steigerung der Fahrgastzahlen bereits vorprogrammiert. Für den einen Zug mehr hätten die Fahrgastzahlen um 15 Prozent steigen müssen, und

um die Wirtschaftlichkeitsgrenze zu erreichen, um weitere 15 Prozent. Wie gut können Verkehrsminister eigentlich rechnen? Mit der Verlegung des Fahrplans um eine Stunde schoss die DB noch ein Eigentor: Seither liegt die Linie zeitgleich zum schnellen Regionalexpress Göttingen – Erfurt. Wer von Norden nach Thüringen will, steigt in Göttingen um. Nun sind ICE und IC zwischen Kassel und Eisenach oft gähmend leer.

Eigentor in Hamm

Ein weiteres Eigentor schoss die DB in Hamm. Praktisch gleichzeitig fahren die Züge der Mitte-Deutschland-Verbindung durch Hamm. Dabei müssen sie wenden – und fahren „über Kreuz“. Seit Ende 2002 fährt aber auch der ICE Köln/Düsseldorf – Berlin zur gleichen

Zeit in Hamm, wobei die Zugteile gekuppelt und geflügelt werden. Das führt zu betrieblichen Verwicklungen ohne Ende, denn die Fahrstraßen aller sechs Züge zur gleichen Zeit kreuzen sich auf dem Westkopf des Bahnhofs.

Um den Knoten zu entwirren, wollte die DB die Züge von Erfurt von Mitte 2004 an über Wuppertal nach Köln fahren. Die Züge standen schon in der elektronischen Auskunft und die Fahrpläne, die an den Plätzen ausliegen, waren schon gedruckt, da merkte das die Düsseldorfer Landesregierung und drohte mit dem Entzug der Subventionen. Wenige Tage vor In-Kraft-Treten wurde die Änderung zurückgenommen, aber den ganzen Juni über fuhren die Züge mit Fahrplanblättern, die Köln als Ziel angaben.

Ein Loch stopfen – das nächste reißt auf

Nun will der Zweckverband Ruhr-Lippe zusammen mit den anderen Bestellern des Nahverkehrs die Löcher stopfen, die der Fernverkehr reißt.

Zwischen Düsseldorf und Paderborn geht das noch relativ einfach, denn dort muss „nur“ der Zweistundentakt des Regionalexpress 11 auf Stundentakt verstärkt werden. Für diese Linie sind bereits 160 km/h schnelle Doppelstockwagen bestellt, die die Silberlinge ablösen sollen. Aber bis Kassel müssen sie durch den neuen Eggetunnel, der Neubaustrecken-Standard hat und nur mit Notbremsüberbrückung befahren werden darf. Dafür sind die Lokomotiven nicht ausgerüstet – und schon wieder fehlt Geld. Auf diese Art soll aber auch nur ein Zugpaar bis/ab Kassel und ein weiteres bis/ab Eisenach ersetzt werden. Ob dafür rechtzeitig genügend Rollmaterial verfügbar ist, ist unklar. Es könnte sehr leicht dazu kommen, dass Löcher im Fahrplan bleiben – mit Verlässlichkeit des Angebots ist nicht zu rechnen, auch wenn sich die Aufgabenträger des Nahverkehrs mühen.



Fehlanzeige: Werbung für die Mitte-Deutschland-Verbindung. Das ist nur eine fehlerhafte Abfahrtsafel in Hamm für den Regionalexpress nach Minden.

Dauerhafte Lösungen statt Flickwerk

Ein Jahr vor Fahrplanwechsel ist der Zug für dauerhafte Lösungen eigentlich schon abgefahren. Die Landesregierungen haben sich zurückgelehnt, den Versprechungen der DB geglaubt – und 13,2 Millionen Euro gezahlt. Sie hätten einmal ihre Aufgabenträger fragen sollen, wie lange man braucht, um ein Gesamtkonzept zu entwickeln und eine Ausschreibung ins Werk zu setzen – sie hätten schon 2003 damit anfangen müssen! Sie hätten die Millionen auch ihren Aufgabenträgern des Nahverkehrs geben können, mit der Auflage, ein gescheitertes Gesamtkonzept zu entwickeln und umzusetzen – aber die Verkehrsminister haben sich dafür entschieden, an ihren Fachleuten vorbei mit der DB Verträge abzuschließen. Jetzt bleibt dem Zweckverband Ruhr-Lippe nur übrig zu kittet, was gekittet werden kann.

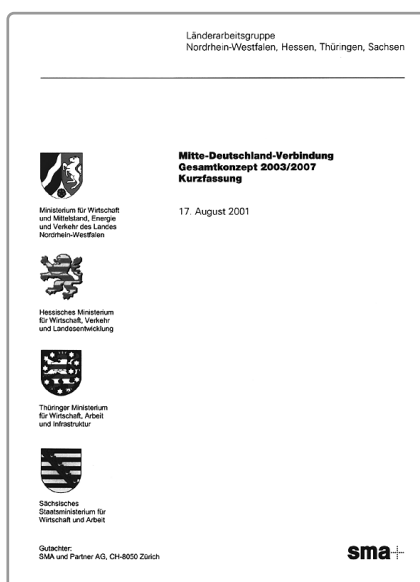
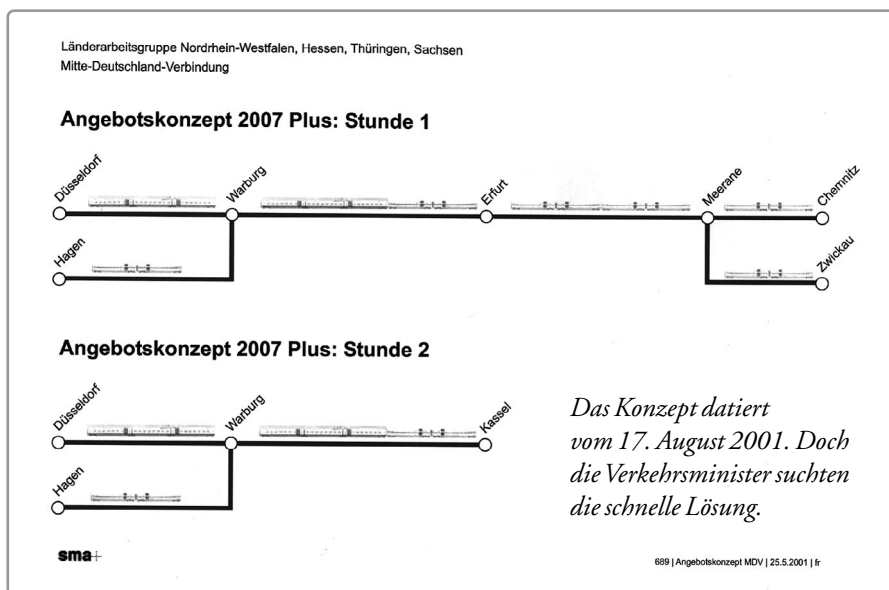
Doch das ist keine längerfristige Perspektive. Je mehr Regionalexpresszüge zum günstigeren Tarif in die Lücken eingebaut werden, desto mehr Fahrgäste ziehen aus den Fernverkehrszügen ab. Wer das Wagenmaterial beobachtet, das in den IC-Zügen rollt, der weiß, dass hier das älteste IC-Wagenmaterial fährt, das die DB im Linienverkehr einsetzt. Dafür einen höheren Preis als für nagelneue Doppelstockwagen zu zahlen sehen die meisten Fahrgäste nicht ein.

Man muss kein Prophet sein, um die nächsten Zugstreichungen im Fernverkehr in den nächsten Jahren vorherzusagen. Wie viele Züge müssen es sein, bis die Aufgabenträger des Nahverkehrs ein Gesamtkonzept in Angriff nehmen – und ihre Landesregierungen ihnen das erlauben? Das Konzept haben die Landesregierungen schon schreiben lassen. Es liegt in den Schubladen der Ministerien – und im Regal dieser Redaktion.

Wettbewerb kein Thema?

Vor vier Jahren hatten die Landesminister mit Wettbewerbern der DB gesprochen, ob diese nicht den Verkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung übernehmen könnten. Mehr ist seither in Sachen Wettbewerb nicht geschehen.

Dabei gäbe es einige Chancen, den Verkehr auf der von Düsseldorf bis Chemnitz und Dresden reichenden Verbindung auf neue



Füße zu stellen und neue Fahrgäste zu gewinnen. Schon vor Jahren hat PRO BAHN vorgeschlagen, mit einer Direktverbindung aus dem bevölkerungsreichen Ostwestfalen nach Süden neue Akzente zu setzen und zugleich die Betriebskosten zu senken. Es ist nicht sehr sinnvoll, den im Ruhrgebiet für

700 Fahrgäste benötigten langen Zug bis weit nach Osten zu fahren, wo noch hundert oder zweihundert Fahrgäste unterwegs sind. Aus diesem Grund hatte auch das Schweizer Beraterbüro SMA ein modulares Fahrzeugkonzept vorgeschlagen.

Das kauft aber kein Wettbewerber für einen Auftrag über ein paar Jahre – nur ein Fahrzeugpool nach niedersächsischem Vorbild könnte das leisten. Er wäre übrigens ein hervorragender Anwendungsfall für eine „Public Private Partnership“, die neue Wunderwaffe gegen unlösbare Probleme.

Vielleicht war die Zeit vor vier Jahren dafür nicht reif. Vielleicht ist auch jetzt der Druck noch nicht hoch genug. Der Wille zur Kooperation zwischen den Beteiligten reicht derzeit allenfalls zum Stopfen der Löcher, die der DB-Fernverkehr aufreißt. Die DB reißt die Löcher nur so groß, dass Wettbewerber keine Chance bekommen. Allerdings hat die DB auch erklärt, „gegen ein Konzept des Regionalverkehrs nicht zu fahren.“ Was also hindert Länder und Aufgabenträger, über mehr nachzudenken als das Stopfen von Löchern? ■

