

**Das Ergebnis
der Analyse:**

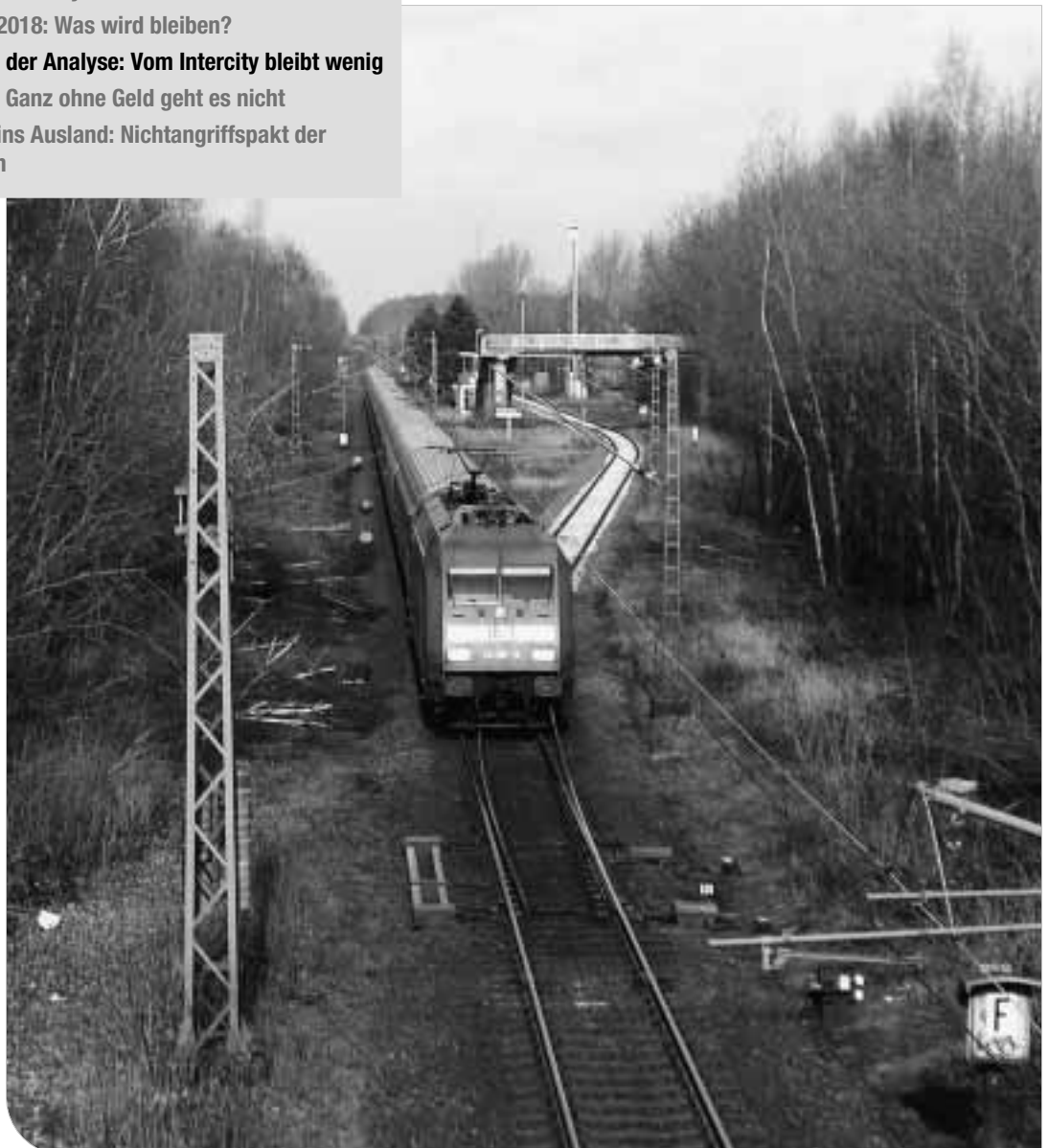
Vom Intercity bleibt wenig

➤ *Vom Intercity bleibt als Kern die Linie Hamburg – Köln – Rheintal – Frankfurt. Sie ist die Basis für den Optimismus, dass Erweiterungen nach Kiel, Rostock, Stuttgart, Basel und Konstanz möglich sind. Als zweite lang laufende Linie kommt die Verbindung Frankfurt – Stuttgart – München – Salzburg als Ergänzung des ICE-Verkehrs bei höherer Verkehrsnachfrage in Betracht. Der Erhalt der Verknüpfungsspanne Hannover – Leipzig mit Erweiterungen nach Bremen und in der Verkehrsspitze auch nach Dortmund ist wahrscheinlich. Die Linie Berlin – Dresden wird ebenfalls erhalten bleiben, und auch für Berlin – Rostock gibt es eine Chance. Mit diesen Linien, einigen Touristik- und Verstärkerzügen und einer angemessenen Betriebsreserve ist der neue Fahrzeugpark erschöpft, den die DB nach dem derzeitigen Stand bestellen will – alle anderen Linien haben keine Zukunft.*

INHALTSVERZEICHNIS

- Seite 07 Fernverkehr: Intercity ohne Chance
- Seite 10 Fernverkehr 2018: Was wird bleiben?
- ▶ Seite 14 **Das Ergebnis der Analyse: Vom Intercity bleibt wenig**
- Seite 24 Folgerungen: Ganz ohne Geld geht es nicht
- Seite 30 Fernverkehr ins Ausland: Nichtangriffspakt der Staatsbahnen

Für die Linie von Hamburg über Köln nach Frankfurt wird der größte Teil der Fahrzeuge benötigt, die die DB für die Intercity-Nachfolge beschaffen muss.



■ IC Hamburg – Köln – Koblenz – Frankfurt (– Stuttgart)

Die IC-Linie von Hamburg über Köln und Koblenz nach Frankfurt / Stuttgart ist die einzige aus dem klassischen Intercity-Netz, auf der von Hamburg und durch das Rheintal langfristig nur 200 km/h gefahren wird, auf der aber in der Regel mit 9-Wagen-Zügen eingesetzt werden. An Wochenenden werden zahlreiche Entlastungszüge gefahren, vornehmlich im Bundeswehrverkehr. Allein deshalb ist der Erhalt ohne Weiteres vorzusetzen. Der Einsatz von Halbzügen hätte neben einer gegenüber dem heutigen Zustand flexibleren Steuerung der Kapazität zahlreiche Vorteile:

- Zugteilung in Hamburg nach Rostock und Kiel
- Zugteilung in Münster oder Dortmund zur direkten und kapazitätsgerechten Anbindung sowohl der Ruhr- als auch der Wupper-Route
- Auskoppelung von Tourismus-Zügen nach Konstanz und Innsbruck.

Die jetzt ausgeschriebenen Fahrzeuge werden – anders als die nur 200 km/h schnellen Intercity-Garnituren – ohne Fahrzeitverlust über Neubaustrecken bis Stuttgart und Basel fahren können.

Allein die „Stammstrecke“ Hamburg – Frankfurt würde rund 16 Vollzüge oder 32 Halbzüge und damit den größten Einzelposten des neuen Fahrzeugparks binden. Eine Erweiterung alle zwei Stunden mit Halbzügen nach Kiel würde zwei, nach Rostock unter Berücksichtigung des saisonalen Spitzenbedarfs vier Einheiten erfordern. Da im Zuge des Fahrzeugwechsels auch die heute nach Stuttgart (heute zehn Verbindungen) und Basel (heute drei Verbindungen, davon zwei noch mit Schweizer Wagenpark) geführten Leistungen ersetzt werden müssten, würden hierfür je weitere vier Einheiten benötigt. Das entspräche unter Einschluss einer Betriebsreserve der Hälfte der 70 Züge, die als Minimum dem Intercity-Ersatz zu zurechnen sind.

■ IC Westerland / Dagebüll – Hamburg (– Köln)

Dieser in erster Linie touristische Verkehr von Westerland / Dagebüll nach Hamburg / Köln ist wegen des nicht elektrifizierten Abschnitts nördlich Itzehoe und der Kurswagenverbindung nach Dagebüll auf Wagenmaterial angewiesen, das mit einer Neubeschaffung von ICE-Triebzügen nicht mehr zur Verfügung stehen wird – hier wäre die Vorhaltung eines speziellen Fahrzeugparks und von Diesellokomotiven nicht wirtschaftlich genug. Die Nord-Ostsee-Bahn setzt schon heute einen Fahrzeugpark ein, der für diese spezielle Aufgabe konzipiert ist und als Ersatz fungieren kann. Die Weiterführung der Züge in das Ruhrgebiet – die wichtigste heute direkt bediente Quelle der Fahrgäste – wird aber ohne Mitwirkung der Aufgabenträger zwischen Rhein und Nordsee nicht realisierbar sein. Eine weiträumige Zusammenarbeit ist daher erforderlich und

wäre am ehesten durch Einbindung der bestellten Verkehrsleistungen zwischen Rotenburg (Wümme) und Bielefeld möglich.

■ IC (Binz –) Stralsund – Rostock – Hamburg

Die Linie von Rostock nach Hamburg hat starke Konkurrenz durch einen hochwertigen parallelen RE. Die heutige Durchbindung nach Hannover ist umlaufbedingt und entspricht nicht der Nachfrage. Einige Züge verkehren bereits jetzt ins Ruhrgebiet.

Daher bekommt diese Linie nur dann ein dauerhaft stabiles Potenzial und eine wirtschaftliche Betriebsführung, wenn sie in Richtung Ruhrgebiet durchgebunden wird. Aufgrund der niedrigeren Nachfrage im Abschnitt östlich von Hamburg ist die Durchbindung wirtschaftlich nur optimal zu gestalten, wenn Halbzüge eingesetzt werden. Unter dieser Voraussetzung könnte auch eine Weiterführung in der Saison bis Binz in Betracht kommen.

Zwischen Stralsund und Rostock gilt auf Veranlassung des Aufgabenträgers der Nahverkehrstarif. Ob die derzeitigen Ausgleichszahlungen genügen werden, um die Forderungen der DB bei Einsatz von IC-Nachfolgefahrzeugen zu decken, darf bezweifelt werden. Ein ICE zum Nahverkehrstarif passt auch nicht in das derzeitige Selbstverständnis der DB. Unter der Voraussetzung, dass sich dieses nicht ändert, ist die Prognose negativ: Von einem Vollzeitangebot im Takt kann nicht ausgegangen werden.

■ ICE Rostock – Berlin

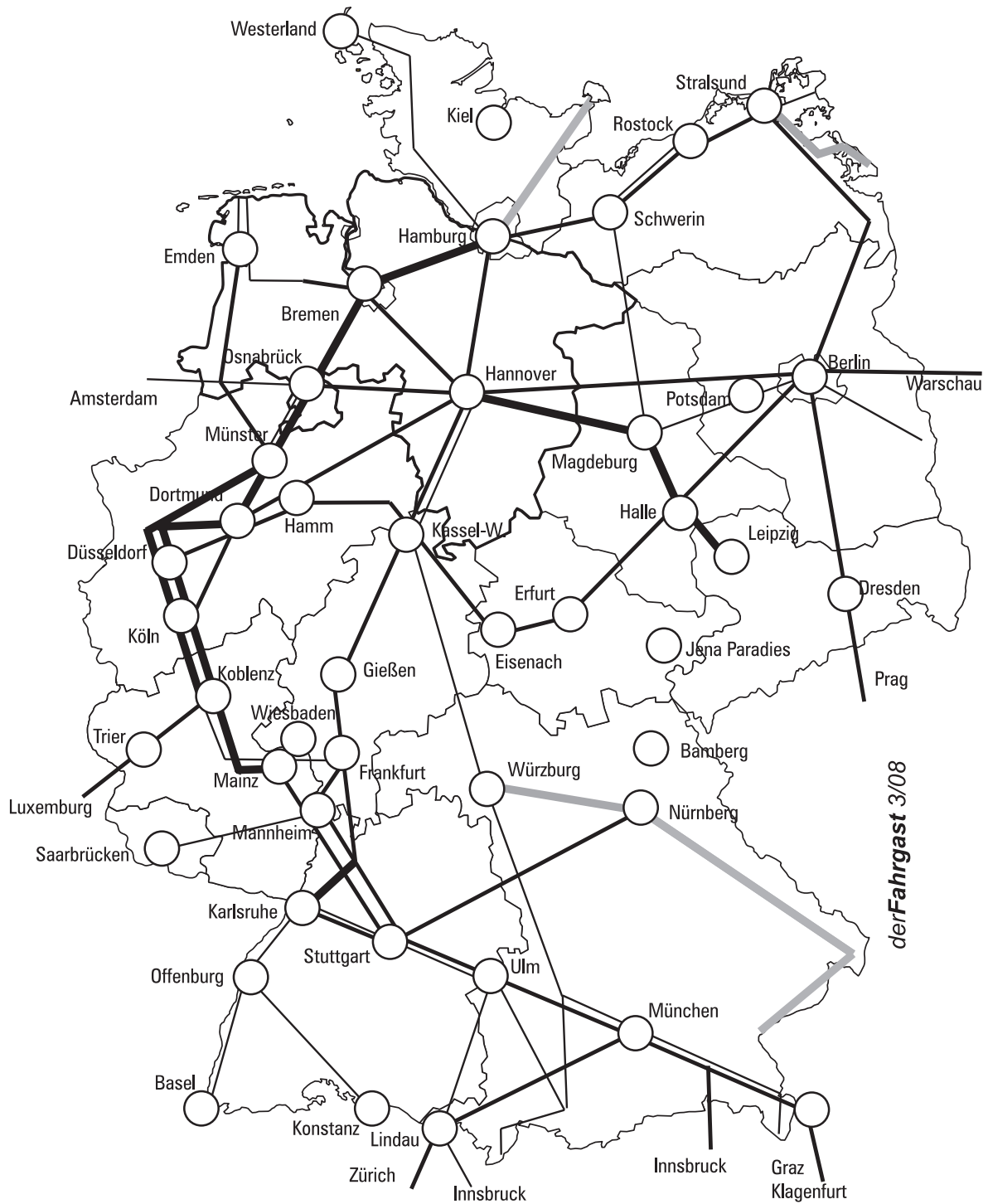
Das für die Verbindung Hamburg – Rostock Gesagte gilt auch für die heute nur einmal täglich durch einen ICE bediente Verbindung Rostock – Berlin. Unter der Voraussetzung einer Durchbindung aus einer anderen Linie, die mit Halbzügen

Lesen Sie auf Seite 18 weiter.



Hochwertige Regionalexpress-Verbindungen ziehen Fahrgäste aus dem Intercity ab: Regionalexpress Münster – Emden in Lathen. Eine Durchbindung ins Ruhrgebiet würde den Fahrgästen zahlreiche ganzjährige Direktverbindungen an die Nordseeküste bringen. Schon ab 2009 wird der Intercity nur noch an einzelnen Tagen verkehren.

Intercity 2008



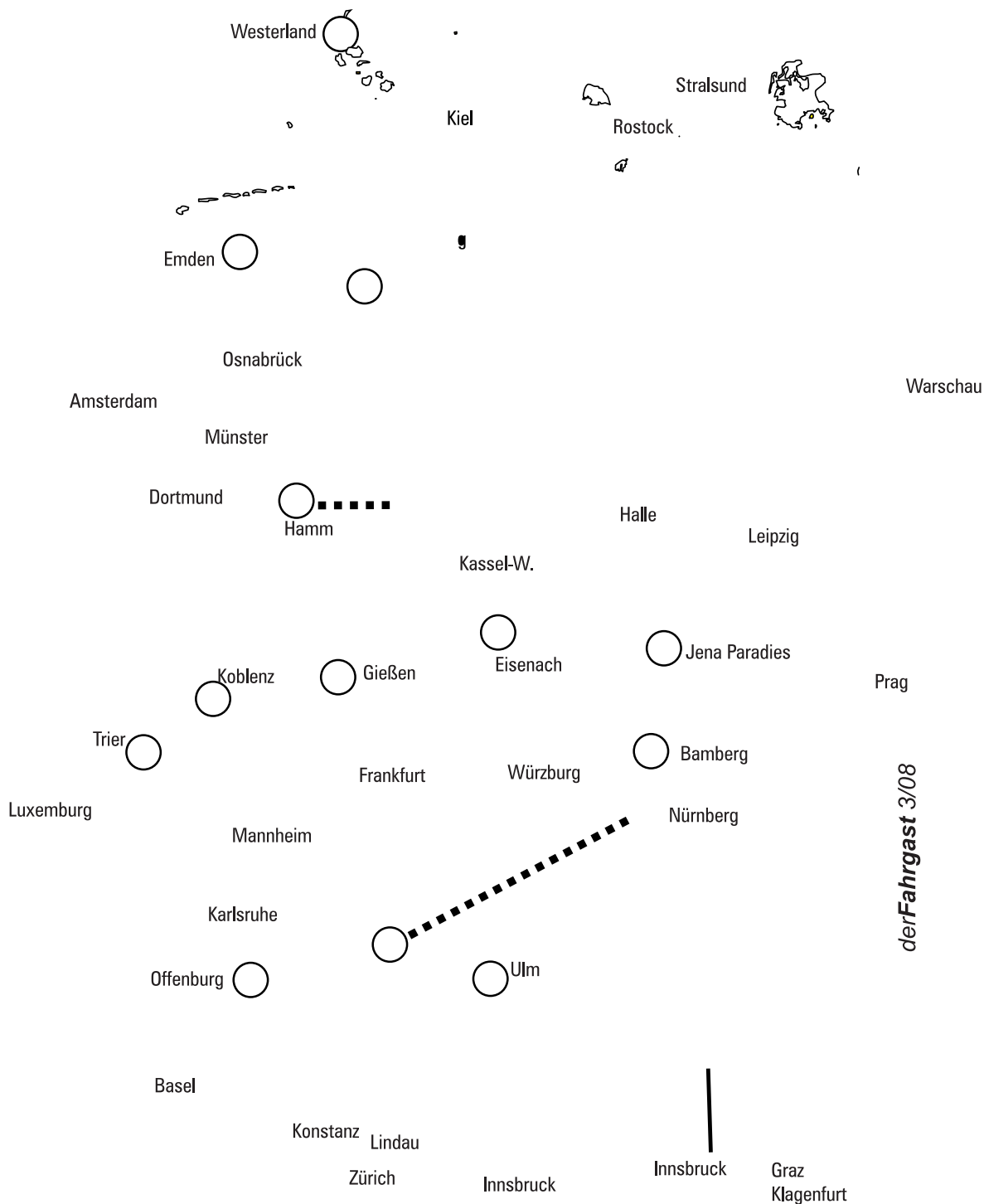
derFahrgast 3/08

IC-Linien 2008

- stündlich (auch mit Taktlücken)
- zweistündlich (auch mit Taktlücken)
- einzelne Züge
- nicht täglich

Nicht verzeichnet sind einzelne Leistungen am Tagesrand als Ergänzung des ICE-Netzes.

Prognose 2018



derFahrgast 3/08

Verbleibende IC-Linien
als IC oder ICE

- stündlich
- zweistündlich
- einzelne Züge

Weggefallene IC-Linien,
Ersatz durch Regional-
verkehr erforderlich

-** Zweistündlich oder häufiger