



Neues vom Fernverkehr:

## Der Intercity entschwindet

➤ Die Freigabe des Wettbewerbs im Fernverkehr auf der Schiene hat nicht nur konkrete Vorbereitungen von Wettbewerbern in Gang gesetzt, sondern auch die Gerüchteküche angeheizt. Auch mit Ankündigungen, die dann zurückgezogen werden, wird Marktpolitik betrieben. Ob, wann und wie lange Wettbewerber gegen die den Markt beherrschenden Staatsbahnen zum Zuge kommen, ist nicht absehbar. Nur so viel dürfte als gesichert gelten: Defizite im interregionalen Verkehr werden Wettbewerber weder auf der Schiene noch auf der Straße beseitigen.

**Mitte-Deutschland-Verbindung** Nach den offiziell nicht bestätigten Meldungen soll das Zugangebot auf der Linie Düsseldorf–Erfurt–Berlin–Stralsund zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 zusammengestrichen werden. Mehr dazu steht auf Seite 16 ff. Als Ersatz sollen im Abschnitt Berlin–Halle künftig mehrere ICE aus Richtung München fahren und Leipzig nicht mehr bedienen. Diese Entwicklung war abzusehen, auch wenn sie von der DB lange dementiert wurde.

**Intercity treibt Stationspreise hoch** Im Zusammenhang mit der Einführung je eines Intercityzugpaars von und nach Siegen und Tübingen wurden die Stationsentgelte für die IC-Haltebahnhöfe heraufgesetzt, indem die Kategorie der Haltebahnhöfe heraufgestuft wurde. Von der Erhöhung sind auch die Regionalzüge betroffen, sodass Millionenbeträge zusätzlich in die Kasse von DB Station & Service fließen sollten. Das Stationspreissystem wird jedoch nicht nur aus diesem Grund von der Bundesnetzagentur beanstandet und von Gerichten als rechtswidrig angesehen.

**ÖBB und DB: erfolgreich nach Italien** Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 haben DB und ÖBB die Zusammenarbeit mit der italienischen Staatsbahn FS aufgekündigt; nun fahren die Eurocityzüge bis Bologna in Zusammenarbeit mit einem anderen italienischen Partner. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wurde die Aufstockung des Angebots auf sieben Zugpaare bis Bozen angekündigt. Fahrkarten der FS sind in diesen Zügen nicht gültig und Fahrpläne von ihr nicht zu erfahren. Stattdessen arbeiten DB und ÖBB mit dem Vertrieb des Südtiroler Nahverkehrs zusammen.

**Gäubahn ohne ICE** Seit März 2010 fahren zwischen Stuttgart und Zürich keine ICE mehr, sondern Wagenzüge der SBB. Es darf gemutmaßt werden, dass die DB so ihren ICE-Mangel lindern will. Die SBB half der DB schon bisher in den schwierigsten Zeiten des Fahrzeugmangels mit Fernverkehrszügen aus.

**Cisalpino aufgelöst** SBB und FS hatten das Unternehmen „Cisalpino“ gegründet, um den Verkehr zwischen der Schweiz und Italien zu verbessern. Zeitweise fuhren Cisalpino-Züge bis Stuttgart. Zum Fahrplanwechsel 2009 wurde das Unternehmen aufgelöst. Hintergrund sind technische Schwierigkeiten, aber auch unüberwindbare atmosphärische Gegensätze zwischen den unterschiedlichen Vorstellungen von der Präzision der Einhaltung von Fahrplan und Qualität. Die Fahrzeuge wurden zwischen den Staatsbahnen aufgeteilt und verkehren wieder als klassische internationale Züge.

**Private kommen – nicht so schnell** Die SNCF hatte angekündigt, von Straßburg aus Fernverkehrszüge nach Deutschland einsetzen zu wollen. Auch über Fernverkehrszüge von Metz über Trier ins Ruhrgebiet gibt es Spekulationen. Nach Angaben der SNCF handelt es sich bei den Trassenbestellungen um eine Art „Bevorratung“. In Betracht käme der Einsatz lokbespannter Züge. In Frankreich schrumpft das klassische Fernverkehrsnetz der Corail-Züge (vergleichbar mit dem deutschen IC/IR-Netz) kontinuierlich. In einigen Fällen werden solche Züge bereits durch die Regionen subventioniert. Anfang April teilte die SNCF dann mit, dass sie ihre Pläne vorerst nicht umsetzen werde. „Das Verfahren der DB Netz AG hat uns nicht genug Zeit gelassen“, sagte eine SNCF-Sprecherin: Es sei nicht möglich gewesen, ein seriöses Projekt auf die Beine zu stellen. Beobachtern erscheint diese Schuldzuweisung an die DB vorgeschoben.

Konkreter als die SNCF kündigte das Unternehmen Locomore Rail die Betriebsaufnahme für den 15. August 2010 für Verbindungen von Köln nach Hamburg an und für Ende 2010 auch Fahrten von Frankfurt nach Berlin. Eingesetzt werden sollen Triebwagen der ehemaligen ÖBB-Baureihe 4010, die lange Zeit das Rückgrat des hochwertigen österreichischen Fernverkehrs bildete. Anfang April dieses Jahres wurde die Ankündigung auf „frühestens April 2011“ geändert und auf mangelnde Planungssicherheit verwiesen. Beobachter vermuten allerdings Finanzierungsprobleme. Konkrete Formen nimmt das Angebot der Westbahn an, die zwischen Wien und Salzburg der ÖBB Konkurrenz machen will. Neue Doppelstockwagen sind bereits in Bau.

**Fernbus eingestellt** Der mit großer Aufmerksamkeit zum 1. Juni 2008 gestartete direkte Busverkehr von Rostock nach Greifswald wurde wegen ungenügender Nachfrage zum 31. März 2010 eingestellt. Niedrige Fahrpreise und attraktive Direktverbindungen genügen offenbar nicht, um die Wirtschaftlichkeitsgrenze zu erreichen.

(red)