

**Fernverkehr
2018:**

Was wird bleiben?

Eine Prognose auf der Basis unveränderter Rahmenbedingungen

➤ *Wie wird der Fernverkehr 2018 aussehen, und welche Folgerungen ergeben sich daraus für die Aufgabenträger des Nahverkehrs und welche Forderungen an die Politik? Bisher wagt es niemand, das Sterben von Fernverkehrsangeboten im Detail vorherzusagen, weil man den Propheten dafür verantwortlich machen könnte, dass sich seine Prognose erfüllt. Noch verschließen die Politiker in Bund und Ländern die Augen davor, was sie 1994 mit der Bahnreform beschlossen haben und was sich in den nächsten zehn Jahren vollziehen wird: der vollständige Rückzug des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs aus den Regionen. Für die Aufgabenträger des Nahverkehrs ist das Jahr 2018 schon morgen, denn sie bestellen schon heute für Zeiträume danach. Wer die Augen vor der Entwicklung und ihren wirtschaftlichen Grundlagen verschließt, wird ein böses Erwachen erleben.*

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



Lokomotiven der Baureihe 103 prägten über zwei Jahrzehnte das Bild des Intercity. Von diesem klassischen Intercity-Netz wird nur die Linie Hamburg–Köln bleiben.

■ Die Rahmenbedingungen werden unverändert bleiben

Alle Versuche, die Mehrwertsteuer auf Fahrkarten des Schienenfernverkehrs zu senken, sind bislang gescheitert – obwohl schon Fahrscheine für Strecken von mehr als 50 Kilometern diesem hohen Steuersatz unterworfen sind. Die Entgelte für die Benutzung der Schienenwege werden von der DB munter heraufgesetzt, und es ist nicht ersichtlich, dass der Bund eingreifen wird. Die DB wiederum nutzt das, um mög-

lichst viel von den Regionalisierungsmitteln des Nahverkehrs für das Netz abzuschöpfen, und setzt so die Wirtschaftlichkeitsgrenze für Fernverkehrszüge im Bestandsnetz herauf. Zugleich – so sehen es Kritiker – hält sie die Entgelte für die Benutzung der Neubaustrecken künstlich niedrig, weil hier so gut wie keine Regionalzüge verkehren – so erhöht sie die Rendite des Fernverkehrs.

Immer öfter wird gefordert, dass der Bund eine Bestellerfunktion im Schienenfernverkehr übernehmen solle, aber noch ist dafür eine politische Mehrheit nicht erkennbar. Die steigen-



Unveränderte Rahmenbedingungen? Die Konservativen möchten den Fernbusverkehr als Konkurrenz zum Zug freigeben. Das fördert Investitionen in Schienenfahrzeuge nicht.

den Energiepreise werden zwar die Nachfrage im Schienenverkehr verbessern, aber wohl kaum so nachhaltig, dass ein eigenwirtschaftlich kalkulierendes Unternehmen eine neue Basis für langfristige Investitionen in neue Fahrzeuge sehen wird. Kurzum: Die Rahmenbedingungen werden sich auch in den nächsten zehn Jahren nicht grundlegend ändern, eine künftig bessere Basis für den eigenwirtschaftlichen Fernverkehr ist nicht in Sicht. Eine Prognose auf der Basis der bestehenden Rahmenbedingungen ist mithin realitätsnah.

■ Bevölkerungsentwicklung und das „große C“

Derzeit beobachtet die DB Nachfrageresteigerungen im „großen C“ und im Berlin-Verkehr. Das „große C“ entspricht den Fernverkehrslinien von Hamburg und Hannover über den Rhein-Ruhr-Raum und Frankfurt bis Basel und München. Der Verkehr auf der Verbindung Hamburg – Würzburg – München stagniert hingegen. Diese Erfahrung entspricht den Prognosen über die Bevölkerungsentwicklung, die Zuwächse in den Bereichen des „großen C“ erwartet, während der Mittelgebirgsraum und die neuen Bundesländer (abgesehen vom Raum Berlin) von Abwanderung geprägt sind. Auch Besuchs- und Heimfahrten in die Regionen, aus denen die Menschen abgewandert sind, kommen nur in geringem Umfang der Bahn zugute, weil die Reisezeiten in diese Regionen recht lang, das Angebot für die „letzte Meile“ vom Bahnhof bis zum Ziel vergleichsweise schlecht und der Kraftfahrzeugbestand besonders hoch ist. Dementsprechend hat sich die Nachfrage auf den Verbindungen von Düsseldorf nach Erfurt und von Nürnberg nach Dresden nicht so eingestellt, wie man es sich nach der Wiedervereinigung beim Aufbau des Interregio-Netzes vorgestellt hatte. Damit ist bereits vorgezeichnet, dass der Fernverkehr im Bereich des „großen C“ eine kalkulierbare Zukunft hat und bleiben wird – außerhalb dieses Bereichs ist die Zukunftsperspektive schwierig. Das gilt auch für die heute schon am schwächsten ausgelastete Neubaustrecke zwischen Fulda und Würzburg.

■ Neu- und Ausbaustrecken 2018

In zehn Jahren werden, so sagt es jedenfalls der heutige Planungshorizont der DB, folgende Neubaustrecken zur Verfügung stehen:

- Frankfurt – Mannheim,
- Offenburg – Basel (zumindest abschnittsweise),
- Halle / Leipzig – Erfurt,
- Erfurt – Nürnberg.

Damit stehen auf allen wichtigen Achsen Neubaustrecken zur Verfügung. Nur die Verbindungen von Hamburg und Hannover nach Köln bleiben weitgehend auf dem heutigen Stand. Die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm, die nach dem heutigen Planungsstand ICE-3-Fahrzeuge benötigen wird, wird wohl bis 2026 fertiggestellt sein, und der Zeitpunkt, zu dem darauf Züge verkehren werden, ist noch nicht kalkulierbar. Ob die „Y-Trasse“ Hamburg / Bremen – Hannover zur Verfügung steht, ist nur lokal von Bedeutung – hier verkehren ohnehin bereits ICE, die nur verlagert würden.

Folgende Ausbaustrecken werden bis 2018 fertiggestellt:

- Ulm – München,
- Lindau – München (Elektrifizierung),
- Ulm – Lindau (Elektrifizierung),
- Hamburg – Rostock und
- Berlin – Rostock.

Auf den beiden Letzteren wird einer Fahrzeit von weniger als zwei Stunden möglich sein.

■ Veränderungen im ICE-Netz

Mit der Fertigstellung der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Halle / Leipzig wird es eine große Veränderung im Einsatzbereich der bisherigen ICE-Fahrzeuge und im Liniennetz geben. Erfurt wird zum ICE-Knoten zwischen den Linien Frankfurt – Dresden und Berlin – München. Für die Fahrt über die Neubaustrecke wird Neigetechnik nicht mehr benötigt, sodass die Strecke gleich mit neuen ICE-Zügen starten kann.

Die dort eingesetzten Neigetechnik-ICE können andere Aufgaben übernehmen, auch im bisherigen Intercity-Netz. Vielleicht werden sie als „Altfahrzeuge“ auf ertragsschwachen Strecken wie Nürnberg – Stuttgart abgefahren. Da diese Fahrzeuge aber nicht unter Luxemburger Fahrdracht fahren können, kommen sie nicht als Ersatz für den an der Mosel verkehrenden Intercity in Betracht.

■ Halbzüge oder lange Züge?

Wird die DB bevorzugt Halbzüge beschaffen? Das ist derzeit nicht abzuschätzen. Halbzüge könnten viele Verbindungen neu schaffen: die mit unflexiblen Zugeinheiten nicht herzustellen sind. Halbzüge dürften sogar die Grundlage für Linien wie Rostock – Hamburg und Rostock – Berlin sein: Isolierte kurze Linien wären deutlich unwirtschaftlicher als durchgehende Verbindungen für sinnvolle Durchbindungen wie Hamburg – Dresden / Leipzig, mit Zugteilung in Berlin, Kiel / Rostock – Hamburg – Münster – Düsseldorf / Köln mit Zugteilung in Hamburg und Münster, und für die Auskoppelung von Touristikzügen, etwa nach Konstanz, Innsbruck und Garmisch. Werden hingegen „maßgenaue“ Züge gekauft, so wird

es diese Optionen nicht geben. Es gibt daher allen Anlass für die Politik, die Rahmenbedingungen für den Fernverkehr zu verbessern.

■ **Neue Fahrzeuge – höhere Kosten**

Die DB macht keinen Hehl daraus, dass die für die Nachfrage des Intercity zu beschaffenden Fahrzeuge eine neue Berechnung der Wirtschaftlichkeit von Fernverkehrszügen zur Folge hat. Mit den alten Fahrzeugen, die von der DB mit der Bahnreform im Grunde genommen zum Nulltarif übernommen wurden, lässt sich noch manche Verbindung

fahren, die es mit den neuen Fahrzeugen nicht mehr geben wird. Schon beim Interregio-Netz wurden nur die Kosten der Altfahrzeuge zugrunde gelegt, und mit den heutigen Intercity-Fahrzeugen ist es ebenso. Das „Ansparen“ von Rücklagen für Ersatzinvestitionen hat nicht stattgefunden und findet nicht statt. Vielmehr wird anlässlich der Nachbeschaffung ermittelt, was diese einschließlich der Bankkredite oder der Rendite für die Kapitalgeber kostet und ob dieses Geld wieder erwirtschaftet werden kann. Jede Neubeschaffung führt also zu einem harten Schnitt bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung. Das hat weitreichende Folgen für alle Zugangebote, die sich im Grenzbereich der Wirtschaftlichkeit bewegen.

Intercity unwirtschaftlich – warum?

> *Am wirtschaftlichsten fahren Züge, wenn sie pausenlos unterwegs sind und immer viele Fahrgäste im Zug sitzen, von morgens bis abends, im Januar wie im Juli, am Freitag genauso wie am Samstag. Doch die Fahrgäste verhalten sich anders – sie fahren lieber im Sommer als im Winter und pendeln, wenn sie es müssen, am Freitag und Sonntag. Viele Angebote, die heute der Intercity noch mit alten Fahrzeugen leistet, sind mit neuen Fahrzeugen nicht mehr eigenwirtschaftlich zu leisten.*



Intercity auf Neubaustrecken: Mit 200 km/h ist er ein Verkehrshindernis.

➔ **Parallelverkehr zum ICE**

■ Was dem Fahrgast recht ist, ist für das Unternehmen ein wirtschaftliches Problem: das Nebeneinander von preiswerteren, langsameren Intercity-Zügen und teureren, schnelleren ICE-Zügen. Aufwand und Ertrag für das Unternehmen verhalten sich genau umgekehrt wie die Fahrpreise: Schnelle Züge produzieren nicht nur eine „Ware“, die man teurer verkaufen kann, sondern auch eine höhere Leistung pro Personalstunde und Zugeinheit.

Zwar wird immer wieder behauptet, die Mehrheit der Fahrgäste sei preissensibel, aber das trifft so nicht zu. Der Preisunterschied zwischen ICE und

Intercity ist in der Regel zu gering, um die Wahl des Zuges nachhaltig zu beeinflussen.

Schließlich ist die Zahl die Fahrgäste, die durch den langsameren Zug zusätzlich erreicht werden, zu gering, um die Mehrkosten des Parallelverkehrs zu decken.

Der Parallelverkehr über die Rhein-Strecke und die Neubaustrecke Köln – Frankfurt ist insofern eine Ausnahme: Der Preisunterschied ist so hoch, dass er spürbar ist und die Zugwahl für Durchreisende beeinflusst, und außerdem landschaftlich besonders attraktiv; gleichzeitig sind die Zwischenhalte Bonn, Koblenz und Mainz – alles Großstädte mit einem weiten Einzugsbe-

reich – aufkommensstark. Daher wird der Fernverkehr im Rheintal bleiben. Für die Main-Weser-Bahn über Gießen und Marburg ist die Prognose schwierig, aber eher negativ einzuschätzen. Für das Leinetal treffen diese Voraussetzungen sicher nicht zu, den Intercity-Halten in Alfeld und Kreiensen fehlt das starke Fahrgastaufkommen. Hier wird der Intercity schon, wie angekündigt wurde, Ende 2009 verschwinden. Wenn heute noch angebotene parallele Intercity-Züge eingestellt werden, können die Aufgabenträger dagegen nicht viel anderes tun als Ersatzverkehr zu bestellen – oder sie müssen hinnehmen, dass ihre Region abgehängt wird.

→ Parallelverkehr zum Nahverkehr

Zu parallelen Nahverkehrsangeboten ist der Intercity ebenfalls in der Regel nicht konkurrenzfähig. Zum einen sind die Regionalzüge in vielen Fällen kaum langsamer, und zum anderen ist die Qualität des Nahverkehrs mit neuen Fahrzeugen erheblich gesteigert worden. Zugleich sind Fahrten mit mehreren Personen aufgrund der Länder- und Wochenendtickets erheblich günstiger. Es ist daher für ein Unternehmen nicht sinnvoll, in einen Markt zu investieren, der durch subventionierte Angebote jederzeit unter die Wirtschaftlichkeitsgrenze gedrückt werden kann.

→ Pendlerzüge

Züge, die mehr stehen als fahren, verdienen ihr Geld nicht. Noch gibt es etliche Entlastungszüge entlang der ICE-Linien, aber sie werden auf der „Abschussliste“ stehen, sobald die Fahrzeuge nicht mehr einsetzbar sind. Ein eigenwirtschaftlich orientiertes Unternehmen wird daher eher ein knapperes Angebot bevorzugen als die Vorkhaltung unwirtschaftlicher Züge. In der Nähe von Werkstätten ist es etwas einfacher, solche Verstärkerzüge zu fahren, weil die Züge nach der Verkehrsspitze zur Revision können. Von den heutigen Pendler- und Entlastungszügen wird daher nur ein kleiner Rest bleiben.

→ Touristikzüge

Züge in die Touristikgebiete sind in aller Regel unwirtschaftlich. Tourismus ist ein Saisongeschäft und außerdem noch abhängig vom „Bettenwechsel“ in den Urlaubsgebieten. Außerdem sind Touristen hinsichtlich der Zeitlage der Züge sehr anspruchsvoll: Passt die Zeitlage nicht, so fahren Urlauber und Kurgäste mit den Regelzügen. Der ICE nach Garmisch belegt es: Der Zug hin ist gut besetzt, der Zug zurück mit einer Abfahrt am Nachmittag hingegen sehr schlecht ausgelastet. Wenn die Vermieter den Bettenwechsel am Mittwoch und Samstag anbieten, wie es etwa auf den Nordseeinseln der Fall ist, dann ist der Zug am Montag und Dienstag leer und am Sonntag ist vor Mittag niemand unterwegs. Deshalb hat sich die DB Schritt für Schritt aus dem Touristengeschäft zurückgezogen und bietet nur noch eine Handvoll Direktverbindungen an. Außerdem ist die Reduzierung von Intercity-Linien auf stark genutzte Verkehrstage bereits angekündigt. Auch Züge, die nur samstags verkehren, sind nur wirtschaftlich, wenn die gleichen Zugeinheiten in der Woche anders genutzt werden können. Besonders unwirtschaftlich wird der Betrieb, wenn die Züge auf nicht elektrifizierten Strecken fahren müssen. Die dafür eingesetzten Lokomotiven stehen in der Regel vor dem Ende ihrer wirtschaftlichen Verwendbarkeit. Der Lokwechsel ist zeit- und arbeitsaufwendig,

die Lokumläufe haben meistens lange Standzeiten, eine Beschaffung neuer Lokomotiven ist daher nicht zu erwarten. Die Züge nach Westerland und Dagebüll, nach Oberstdorf und ins bayerische Bäderdreieck werden daher nur so lange überleben, wie die zugehörigen Diesellokomotiven verfügbar sind. Selbst im elektrischen Netz kommt es zu einem hohen Aufwand bei geringem Ertrag. Gut zu zeigen ist das am Intercity „Königssee“: Während ein Fernverkehrszug im Hauptnetz 16 bis 18 Stunden auf der Strecke ist, wird der Wagenpark des IC „Königssee“ nur zehn Stunden lang benötigt. Ist er in Berchtesgaden angekommen, so wird er leer zum Abstellen nach Freilassung gefahren – das bedeutet eine Stunde Leerfahrt hin und wieder zurück. Und damit der Zug überhaupt nach Berchtesgaden gelangt, kommt extra eine Lok aus Salzburg, die die DB bei der ÖBB angemietet hat und die dafür täglich mehr als vier Stunden benötigt, aber weniger als zwei Stunden einen besetzten Reisezug fährt. Wäre es nicht sinnvoll, dass der Aufgabenträger diesen Zug als Ausflugszug für Tagestouristen von und nach München bestellt? Gegen das Bayernticket wird die DB mit einem eigenwirtschaftlichen Angebot nicht antreten. Bei der Bewältigung der auftretenden Probleme sind der Einfallsreichtum der Aufgabenträger und die Kooperationsbereitschaft des Unternehmens „Fernverkehr“ gefordert.



Mit dem Ende der Intercity-Wagen wird auch der Kurswagen nach Dagebüll der Vergangenheit angehören: Es ist unwahrscheinlich, dass die DB noch einmal Fahrzeuge kauft, die sich dafür eignen.