

Interregio-Nachfolge:

# Jetzt kommt



# RE X

## Neues Konzept zur Verbindung der Regionen

➤ Seit dem 15. Dezember 2002 sind die meisten Interregio-Züge abgeschafft. Teilweise fahren die Züge noch unter dem Namen „Inter-city“ oder „ICE“, aber die Fahrgäste aus den Regionen sind durch hohe Preise ausgesperrt, Verbundfahrtscheine sind ungültig. Wo die Interregio-Züge nicht mehr fahren, haben die Besteller des Nahverkehrs die Lücken leidlich gestopft. Nur einen Monat später trat die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG-SPNV) mit einem neuen Konzept für den interregionalen Verkehr an die Öffentlichkeit, das mehr bieten soll als Notlösungen: Mit einheitlichen Standards, übersichtlichen Tarifen und einem bundesweit durchgeplanten Angebot wollen die Aufgabenträger die Lücke zwischen Nah- und Hochgeschwindigkeitsverkehr schließen.

Damit bekommt Konturen, was PRO BAHN schon lange fordert und in *derFahrgast* immer wieder beschrieben hat: ein regionenübergreifendes, schnelles Angebot als Nachfolge des Interregio. Frage an die Politik: Werden sachfremde Interessen dieses Konzept blockieren?

Montage: Steier

### ■ RE X als Interregio-Nachfolger

**A**m 22. Januar 2003 trat die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger mit dem „RE X-Konzept“ an die Öffentlichkeit (*abgedruckt ab Seite 11 dieser Ausgabe*). „RE X“ heißt so viel wie „Regional Express“ – nur anders, als die DB AG diese Zuggattung versteht: komfortabler, schneller, mit durchgehenden Verbindungen. Was der Interregio war, soll „RE X“ wieder werden: schnell und komfortabel, aber fest verankert in den Takt und den Tarif der Regionen. Die DB AG bestreitet ein Bedürfnis für ein solches Angebot, die Gewerkschaft Transnet forderte in einem Papier vom Juli 2001 ein solches interregionales Netz – und die Forderung von PRO BAHN nach Erhalt des Interregio ist noch viel älter.

### ■ Notlösungen allerorten

Lange hatten die Aufgabenträger, die Besteller des Nahverkehrs gehofft, gezögert und immer wieder Lücken gestopft. Jahrelang war das Konzept der DB AG aufgegangen, sich aus dem von ihr für defizitär gehaltenen Interregio-Geschäft zurückzuziehen und dabei die Nachfolge der Nahverkehrs-Tochter DB-Regio zuzuschauen. Mit einem Gewaltakt wurde zum Fahrplanwechsel 2002 der Interregio bis auf kleine Reste beseitigt. Wieder – und nicht zum ersten Mal – stopften die Aufgabenträger hastig die Lücken, jeweils mit unterschiedlichen Methoden. In Bayern wurde es ein 3-Stunden-Takt zwischen Hof und München, und zwischen Thüringen und Nordrhein-Westfalen wurde gar die Subvention des Inter-city- und ICE-Verkehrs vereinbart (*derFahrgast 1/03*).

Fotos: Engel



*Jetzt kommt RE X:  
Der „Flex“ (Flensburg-  
Express) ersetzt den  
Interregio zwischen  
Hamburg und Padborg.*

### ■ Fahrgäste: Abkassiert und ausgesperrt

**W**o der Intercity blieb, wird seit dem 15. Dezember abkassiert. Monatskarten der Verbünde sind nur gegen höhere Zuschläge gültig, Fahrgäste mit Einzelfahrscheinen der Verkehrsverbünde sind ausgesperrt und außerhalb der Verkehrsverbünde gibt es auf kurzen Strecken saftige Zuschläge – auch dann, wenn kein alternatives Verkehrsangebot zur Verfügung steht. Betroffen sind die Ostseeküste, die Schwarzwaldbahn oder auch Ostfriesland.

### ■ Zurück zur Grundidee

Die Grundidee des Interregio war es, Fern- und Nahverkehr sinnvoll zu verbinden. Der Interregio sollte zwischen, aber auch innerhalb der Regionen einen festen Platz einnehmen und ein attraktives Angebot bieten. Mit der Einführung des integralen Taktfahrplans und systematischen Anschlüssen zwischen Fern- und Nahverkehr ergab sich auch das Bedürfnis, den Interregio fest in das Taktgefüge der Regionen einzubinden. Von Anfang an wollte dazu aber nicht die Zuschlagspflicht für Entfernungen bis 50 km passen. Und so kam es im Gefolge zu einem Hin und Her hinsichtlich der Zuschläge und der Anerkennung der Verbundfahrscheine. Aus den unterschiedlichen Lösungen ergab sich ein unübersichtlicher Flickenteppich bei den Tarifen, wobei zuletzt in den Regionen in der Regel Zuschlagsfreiheit galt, während Zuschläge vor allem in Ballungsräumen erhoben wurden. Zum 15.12.2002 wurde dieser Missstand beseitigt, allerdings auf Kosten der Fahrgäste, indem die Preise heraufgesetzt wurden.

### ■ DB-Regio wies den Weg

Während der Bereich Fernverkehr und später DB Reise & Touristik in einem Zickzackkurs erst das Interregionetz kräftig aufblähten, um es anschließend Stück für Stück zu zerstören, zeigten die Kollegen vom Nahverkehr, wie man es richtig macht. Angefangen beim Allgäu-Schwaben-Takt arbeiteten sie systematisch auf einen integralen Taktfahrplan

hin, der schnelle und langsamere Verbindungen integrierte. Eine der herausragenden Verbindungen, die noch in dieser Phase eingeführt wurden, war der Regionalexpress von Kassel über Halle nach Dessau, der seit seiner Einführung noch praktisch unverändert fährt. Andere Verbindungen scheiterten jedoch an dem Debakel mit den Neigetriebwagen der Baureihe 611, so beispielsweise die Verbindung von Köln nach Saarbrücken. Zum 1. Januar 1997 ging die Verantwortung für die Gestaltung des Regionalverkehrs an die Bundesländer und damit an die neu geschaffenen Aufgabenträger als Besteller des Nahverkehrs über. Unter ihrer Regie kam es zu sehr unterschiedlichen Entwicklungen. Viele Aufgabenträger meinten, für den „Fernverkehr“ nicht zuständig zu sein, und ihre Landesregierungen beschränkten sich darauf, von der Bundesregierung die Aufrechterhaltung des Interregio-Netzes zu fordern. Andernorts begannen Aufgabenträger abseits bisheriger Interregio-Linien, eigenständige Konzepte zu entwickeln, beispielsweise die Neigezug-Linien von Hannover nach Halle und von Göttingen nach Zwickau. Doch durchgehende Konzepte scheiterten manchmal an politischen Eifersüchteleien, manchmal an verschiedenen, von der Landespolitik bedingten Vorstellungen hinsichtlich des Fahrzeugmaterials, oft genug aber auch einfach daran, dass die Aufgabenträger noch voll damit beschäftigt waren, sich zu organisieren, ihren eigenen Standort innerhalb der Politik ihrer Länder und Regionen zu finden und die neuen Möglichkeiten des Wettbewerbs auszuprobieren. In dieser Phase waren sie noch nicht in der Lage, effizient grenzübergreifende Konzepte zu entwickeln. Erst die Not half zu erkennen, dass alle Aufgabenträger auf der gleichen Schiene fahren, dass alle dieselben Probleme haben und dass nur sie gemeinsam diese Probleme lösen können.

### ■ Die Privaten kommen

In dieser Phase ist es vor allem der Initiative von Connex und namentlich Hans Leister zu verdanken, dass auch von unternehmerischer Seite neue Initiativen sichtbar wurden. Mit dem Interconnex von Gera nach Rostock wurde am 1. März 2002 ein erstes Zeichen gesetzt, wie man sich die Anbindung

der Regionen auch vorstellen kann: mit Fahrzeugen, die im Prinzip für den Nahverkehr entwickelt sind, aber doch komfortabler ausgestattet werden. Während der Interconnex ein eigenständiges Fernverkehrsangebot ist, wurde mit dem Gewinn der Ausschreibung der Lausitz-Bahn von Cottbus nach Zittau für Connex eine zweite Variante möglich und sofort umgesetzt: aus dem Nahverkehr heraus Angebote zu entwickeln, die bis in die Zentren und darüber hinaus reichen. So fährt einmal täglich ein Zug von Zittau bis Cottbus als Nahverkehrszug im Auftrag der zuständigen Besteller, um anschließend auf eigenes unternehmerisches Risiko bis Berlin und Stralsund zu fahren. Dass solche Kombinationen möglich sind, hatte die DB mit wenigen Zügen nach Oberstdorf und Berchtesgaden schon vorgemacht – allerdings mit möglichst wenig Aufsehen, denn das Konzept hätte zur Ideologie der Konzernführung nicht gepasst.

Die dritte Variante – ein selbstständiges Regionalexpress-Angebot mit Nahverkehrs-Triebwagen, das in den Nahverkehrstarif integriert ist – ist zum 16. Februar 2003 mit zwei bis drei täglichen Verbindungen zwischen Bremen und Wilhelmshaven in Betrieb gegangen.

Die vierte Variante, ein selbstständiges Interregio-Angebot in regionaler Regie, stellt der „Flex“ dar: Ein richtiger Schnellzug mit klassischen Schnellzugwagen zwischen Hamburg und Flensburg hat die Nachfolge des Interregio angetreten und zeigt auch gleich, wie man an ein solches Konzept herangehen kann: Er fährt achtmal täglich und außerdem immer bis über die Grenze ins dänische Padborg, wo die Anschlüsse zum dänischen Netz hergestellt werden. Erst dieses Konzept ist das, was man sich unter einer schnellen Anbindung der Region vorgestellt hat: ein ganztägiges, in den integralen Takt eingebundenes Angebot. Es wird schon Ende 2003 einen Nachfolger finden: Ganz im Süden wird ein Konsortium aus Regentalbahn und der SBB-Tochter Turbo den Verkehr von München nach Oberstdorf übernehmen.



*Nordwestbahn: Jetzt auch als Eilzug zwischen Bremen und Wilhelmshaven.*



*DB Regio wies den Weg: Der Regionalexpress Kassel–Halle (zeitweise bis Dessau) war einer der ersten schnellen und vertakteten Interregio-Nachfolger.*

## ■ Der Weg zum Konzept

Schon vorher hatte Hans Leister Mitte August 2001 großes Aufsehen mit der Forderung erregt, gegen Übernahme des Interregio-Wagenparks die Interregio-Linien zu übernehmen. Als wäre es eine Seelenverwandtschaft, war wenige Tage zuvor die PRO BAHN Zeitung mit einer entsprechenden Artikelserie erschienen. Noch einmal konnte die DB die Entwicklung aufhalten, indem sie die Interregio-Wagen für „schrottreif“ erklärte und die Übergabe aus Wettbewerbsgründen ablehnte. Doch die Arbeiten an dem RE X-Konzept hatten schon begonnen und die DB beschleunigte mit ihren Entscheidungen die Entwicklung des Konzepts und das Zusammenrücken der Aufgabenträger erheblich.

## ■ Überzeugende Strategie

So liegt nun ein Konzept vor, das im strategischen Bereich hinsichtlich der Analyse der Situation und der Wegweisung für die Lösungen kaum noch Wünsche aufweist. Bemerkenswert ist, dass die Aufgabenträger uneingeschränkt die Benutzbarkeit der Züge des neuen Konzepts für Fahrgäste der Verbünde voraussetzen, in den weiträumigeren Verkehren hingegen den Unternehmen Möglichkeiten einräumen wollen, Tarife selbst zu gestalten und Angebote zu entwickeln.

In finanzieller Hinsicht ist gerade diese Kombination realistisch: Der Zuschussbedarf des hochwertigen Verkehrs durch die Regionen liegt nur bei einem Drittel dessen, was der klassische Nahverkehr an Zuschüssen fordert. Wenn man auf die Fahrgastzuwächse bei den Interregio-Zügen nach ihrer Einführung zurückblickt, lässt sich abschätzen, dass der Zuschuss noch weiter abgesenkt werden kann. Denn gerade entlang der ehemaligen Interregio-Linien ist der Anteil der Bahn am Gesamtverkehr unterdurchschnittlich gering.

## ■ Der Linienplan ist ein Anfang

Während das strategische Konzept abgerundet und ausgeglichen wirkt, lässt das Linienkonzept noch viele Fragen offen. Wer die bisherige Entwicklung kennt, sieht sofort, dass es nicht mehr ist als eine Sammlung der bisherigen Entscheidungen und Wünsche der Aufgabenträger. Es finden sich ganz unterschiedliche Fälle:

- ehemalige Interregio-Linien,
- neue Regionalexpress-Linien,
- Interregio-Linien, die zum IC umgewandelt wurden, und
- neue, noch nicht vorhandene Linien.

Die sehr unterschiedliche Handschrift der Aufgabenträger lässt sich in dem Konzept wieder erkennen. Einige Aufgabenträger richten sich offenbar darauf ein, Intercity-Linien wieder für ihre Fahrgäste nutzbar zu machen. In anderen Regionen sind noch weiße Flecken zu finden, weil dort nach wie vor der Intercity fährt. Aber wenn das strategische Konzept überall auf Zustimmung stößt, werden diese weißen Flecken nach und nach schwinden.

Dass im Rahmen eines fortentwickelten integralen Taktfahrplans sehr viel mehr möglich ist, hat PRO BAHN schon vor drei Jahren nachgewiesen. Das Konzept „Der letzte Fahrplanwechsel“ hat noch nichts von seiner Bedeutung für einen effizienten Regionalfernverkehr und einen effizienten Ausbau des Streckennetzes verloren.

## ■ Marktforschung und Potenzialsanalysen

Um ein solches Konzept wirtschaftlich umzusetzen, werden die Aufgabenträger in Potenzialsuntersuchungen und Marktanalysen investieren müssen. Im Nahverkehr ist den Aufgabenträgern diese Arbeit längst vertraut, aber für den Fernverkehr ist das notwendige Wissen nicht öffentlich verfügbar. Die letzte öffentlich verfügbare Untersuchung über die Verkehrsnachfrage und den Modal Split wurde 1991 durch Intraplan veröffentlicht; sie war noch vom Bundesverkehrsministerium bezahlt worden. Aus dem Jahr 1995 gibt es eine weitere Untersuchung, die aber nicht öffentlich verfügbar ist – ob sie als Unternehmensgeheimnis in den Archiven der DB AG schlummert oder in den Kellern des Ministeriums, ist nicht bekannt. Erst eine

solche Untersuchung kann Aufschluss darüber geben, welche Einnahmen durch die schnellen Expressverkehre zu erzielen sind, und damit eine Grundlage für erfolgreiche Ausschreibungen schaffen. Wesentliche Vorarbeiten dazu könnte bereits die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen finanzierte und in Arbeit befindliche Studie „Erschließung der Marktpotenziale der Eisenbahnen“ liefern. Bei der Präsentation der Vorarbeiten kamen die beauftragten Wissenschaftler zu dem Schluss, dass die größten zu erschließenden Potenziale im „Regionen verbindenden Verkehr“ lägen. 31 Prozent der Bevölkerung der Bundesrepublik lebt in Städten von 20.000 bis 150.000 Einwohnern (ohne Einbeziehung des Umlands), 43 Prozent in Orten unter 20.000 Einwohnern und nur 26 Prozent in Städten mit über 150.000 Einwohnern. Daher gelte es, das Potenzial in den Städten mit 20.000 bis 150.000 Einwohnern stärker zu aktivieren. Die Studie wird auf dieser Prämisse aufbauen und soll Vorschläge für die Umsetzung enthalten.

## ■ Ein Fahrzeugkonzept muss folgen

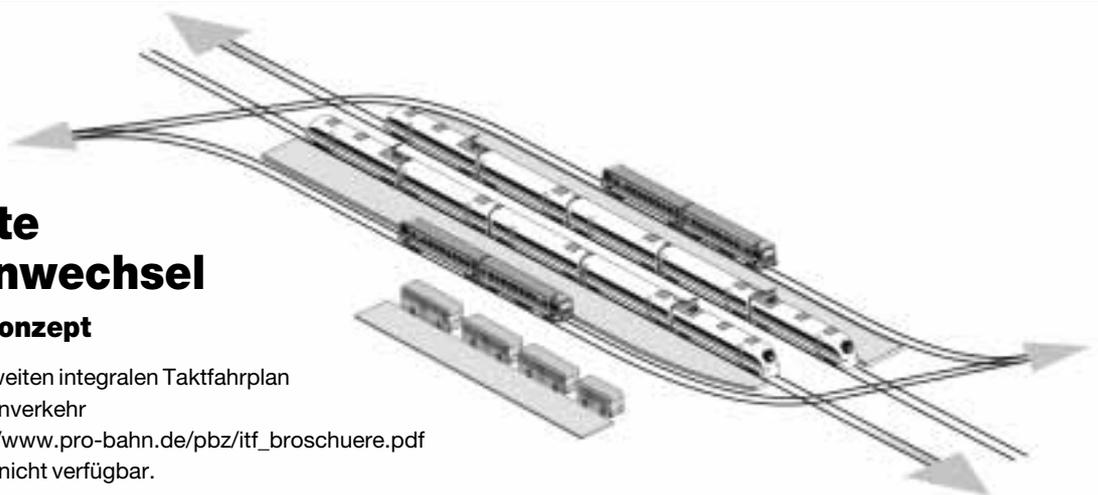
Im hochwertigen Verkehr zwischen den Regionen unterhalb des ICE ist die Fahrzeugentwicklung zum Stillstand gekommen. Hier können nur die Aufgabenträger gemeinsam durch die Formulierung von Anforderungen neue Entwicklungen in Gang setzen, und das kann genauso erfolgreich sein wie die Initiative des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen zur Entwicklung von Leichttriebwagen. Bis heute fährt in Deutschland nicht ein einziger Fahrzeugtyp, der den Ansprüchen des neuen RE X-Konzepts gerecht werden könnte. Die Doppelstockwagen sind zu eng, der Einstieg ist zu unbequem. Die Nahverkehrstriebwagen sind in der Regel zu eng gebaut – der „Talent“, der schon zwischen Gera und Rostock unterwegs ist, ist eine rühmliche Ausnahme. Die Nahverkehrs-Neigetechnik-Triebwagen der Baureihen 611 und 612 sind zwar schnell, aber mit ihren engen, hohen Einstiegen und den dröhnenden Motoren unter den Fahrgasträumen nicht besonders fahrgastfreundlich. Wirklich geeignete Fahrzeugtypen sind über das Reißbrett oder Prototypen bisher nicht hinausgekommen. Am weitesten ist noch die Entwicklung bei der Firma Talgo, die vor kurzem ein geschlossenes Konzept für den interregionalen Verkehr vorgelegt hat. Wenn die Aufgabenträger es schaffen, über die Koordinierung von Ausschreibungsunterlagen und fahrzeugtechni-

## Der letzte Fahrplanwechsel

### PRO BAHN-Konzept

für einen bundesweiten integralen Taktfahrplan mit schnellem Fernverkehr

Im Internet: [http://www.pro-bahn.de/pbz/itf\\_broschuere.pdf](http://www.pro-bahn.de/pbz/itf_broschuere.pdf)  
Gedruckt zur Zeit nicht verfügbar.





Wer bietet neue Fahrzeugkonzepte für den RE X? Talgo präsentiert zwei Varianten: Talgo XXI mit Triebkopf und Steuerwagen ...

... und zweistöckig: Talgo 22 – der erste Doppelstockzug mit Durchgang auf beiden Ebenen.

sehen Anforderungen die Standards für diesen Verkehr neu zu setzen und eine Kompatibilität der Fahrzeuge zu erreichen, die dem klassischen Schnellzugwagen gleicht, wird es auch möglich, den Tausch und den Durchlauf von Fahrzeugen quer durch das Land neu zu organisieren.

### ■ Geld verdienen mit dem RE X

**R**udolf Göbertshahn hatte schon 1988 aufgedeckt: Der Express verdient viel und braucht daher nur geringe Zuschüsse. Eineinhalb Jahrzehnte später kommt diese Erkenntnis, die für jeden Betriebswirtschaftler eine Binsenweisheit ist, wieder zum Tragen. Der klassische Nahverkehr braucht um 7,50 bis 10 Euro Zuschuss je Zugkilometer, der neue Auftrag für die Strecke München – Oberstdorf wird nur zwei Drittel dieses Zuschusses brauchen, der „Flex“ braucht nur ein Drittel davon. Das Marketing auf allen diesen Linien liegt darnieder, der Anteil der Bahnen ist unterdurchschnittlich. Daher sind neue Fahrgäste sogar leichter zu gewinnen als für den ICE. Für einen Erfolg sind die Kompetenz regionaler Partner und die Kooperation mit ihnen unabdingbare Voraussetzung.

### ■ Blockiert die Politik den Fortschritt?

Mit dem RE X-Konzept würde für die Fahrgäste aus den Regionen ein Traum wahr: schnell, direkt, preiswert und bequem zu reisen – auch dorthin, wo keine Wolkenkratzer und Bankenviertel rund um den Bahnhof stehen.

Doch schon ziehen dunkle Wolken auf. Ganz schnell möchten einige Landesregierungen ihren Verkehrsvertrag mit der DB AG unter Dach und Fach bringen – teilweise über die Köpfe ihrer Aufgabenträger hinweg. In Brandenburg ist ein solcher Vertrag schon bei der Justiz gelandet, trotzdem haben andere Landesregierungen ebenfalls Verträge abgeschlossen oder wollen nachziehen. Es besteht die Gefahr, dass sachfremde Interessen die Oberhand bekommen und die Fahrgäste weiter auf der Strecke bleiben.

(re)

Zum Ausschreibungsrecht weitere Informationen ab Seite 21.

## BAG-SPNV – die Gemeinschaft der Aufgabenträger

*Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV) wurde im Mai 1999 mit dem Ziel gegründet, die Interessen der Mitglieder in regional übergreifenden Angelegenheiten zu vertreten und Verfahren mit den Eisenbahnunternehmen zu koordinieren und zu bündeln. Daneben sind der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern, die gemeinsame Konzeptentwicklung und die Abstimmung von Verhandlungsstrategien wesentliche Arbeitsschwerpunkte. Die Standardisierung von Verfahren soll dazu beitragen, Doppelarbeiten zu vermeiden. Die BAG-SPNV bietet somit eine Plattform zur Zusammenarbeit mit den zerstreut organisierten Aufgabenträgern des SPNV.*

*Ein abgestimmtes Vorgehen in der SPNV-Bestellung in den täglichen Fragen und Angelegenheiten bildet eine Basis, von der aus man auf Erstellerseite effektiv den bestehenden Strukturen im SPNV begegnen kann. Nach fast zweieinhalb Jahren der Zusammenarbeit innerhalb der BAG-SPNV liegen zahlreiche inhaltliche Konzepte und Lösungsansätze zu verschiedenen Themenschwerpunkten vor.*

*Mit derzeit 31 von 33 Aufgabenträgern in Deutschland repräsentiert die BAG-SPNV die große Mehrheit der Besteller des Nahverkehrs. Das Bestellvolumen umfasst ca. 550 Mio. Zugkilometer mit einem Zuschussbedarf von ca. 4,6 Mrd. Euro pro Jahr.*

DB und RE X-Konzept:

# Weltbild in Gefahr

## Gefährdet ein interregionales Expressnetz die Bahnreform?

➤ Die Deutsche Bahn AG hält ein interregionales Expressnetz für überflüssig. Während sie auf der Mitte-Deutschland-Verbindung selbst Subventionen für den ICE entgegennimmt und trotzdem von den Fahrgästen der Region ungeniert astronomische Preise verlangt, schwingt sie sich in einer Stellungnahme zum RE X-Konzept zum Hüter der öffentlichen Haushalte auf. Das RE X-Konzept rührt am Weltbild der DB.

### ■ Vier Thesen

**M**it vier Thesen tritt die DB AG in einer Stellungnahme gegen das RE X-Konzept an. Sie wendet sich damit „gegen Überlegungen, den Schienenpersonenfernverkehr durch staatliche Eingriffe weiter zu regulieren“. Die DB behauptet:

1. Das RE X-Konzept sei nicht finanzierbar.
2. Das RE X-Netz gefährde vorhandene eigenwirtschaftliche Fernverkehrsangebote.
3. Es bestehe kein verkehrlicher Bedarf für ein interregionales Expressnetz.
4. Das RE X-Netz erhöhe den finanziellen Verwaltungsaufwand ohne Zusatznutzen.

Was ist von davon zu halten?

### ■ RE X nicht finanzierbar?

Die DB behauptet, die Autoren des RE X-Konzepts blieben eine Antwort auf dessen Finanzierung schuldig. In der Tat sagen die Autoren nicht, woher die notwendigen Gelder kommen sollen. Aber die Lösung ist ganz einfach. Seit der Bahnreform hat die DB es geschafft, die Verkehrsverträge so zu gestalten, dass sie für die Nahverkehrsleistungen feste Kilometersätze erhält, unabhängig von der Ertragskraft der Linien. Der Zuschussbedarf liegt durchschnittlich bei zwei Dritteln der Gesamtkosten. Im Bereich der interregionalen Linien liegen aber die erzielbaren Einnahmen sehr viel höher. Das Defizit der eingestellten Interregio-Linien lag nur bei zehn bis 20 Prozent der Kosten. Anders ausgedrückt: Statt einen Kilometer Regionalbahn müssten die Aufgabenträger drei Kilometer Regionalexpress für das gleiche Geld einkaufen können. Im Taktsystem liegen die stark nachgefragten Züge oberhalb der Eigenwirtschaftlichkeit und erst die schwächer nachgefragten Züge am Tagesrand verursachen die Defizite. Das zeigt der Interconnex von Rostock nach Gera. Einmal täglich bekommt man ihn voll, ein Taktverkehr in gleicher Qualität wäre hingegen defizitär.

Ein Teil der künftigen RE X-Linien wird schon heute bezuschusst. Durch die konsequente Vernetzung und Vermarktung dieser Linien können die Aufgabenträger so viel Geld



*Kein Verkehrsbedürfnis für interregionalen Verkehr? Der „Interconnex“ beweist: Fahrgäste wollen mehr als einen Regionalexpress wie diesen von Berlin nach Rostock.*

*Das Weltbild der DB: Nur samstags und sonntags ein direkter Zug vom Ruhrgebiet in den Schwarzwald. Das ist den Anrainern der Schwarzwaldbahn zu wenig.*

hereinbekommen, dass auch die übrigen Linien des RE X-Netzes finanzierbar sind.

### ■ Gefährdet RE X eigenwirtschaftliche Linien?

Im Prinzip ja – aber zum Wohl der Allgemeinheit. Eigenwirtschaftlichkeit ist nämlich kein Selbstzweck, sondern beruht zu einem guten Teil darauf, die schlechten Geschäfte auf den Staat abzuwälzen, um mit den verbleibenden Geschäften Profite zu machen. Das gilt auch im Schienenpersonenverkehr. Ist es volkswirtschaftlich sinnvoll, in der einen Stunde einen eigenwirtschaftlichen Zug zu fahren, um in der anderen Stunde einen subventionierten Zug für 7,50 Euro Zuschuss pro Kilometer fahren zu lassen? Dieses Prinzip wünscht sich die DB, denn daran hat sie bisher doppelt verdient.

Es ist volkswirtschaftlich sinnvoll, jede Stunde einen Zug für 3,75 Euro pro Kilometer fahren zu lassen mit der Chance, dass die Subventionen sinken, weil Nachfrage und Erträge steigen. Der Stundentakt war schon das Erfolgsrezept des Intercity-Systems von 1979. Die „Wechseltakte“ mit unterschiedlichen Tarifen, die der Fahrplanwechsel zum 15.12.2002 gebracht hat, sind hingegen eine Zumutung für Fahrgäste und Aufgabenträger.

Die Stellungnahme der DB nennt konkret fünf Linien, die sie als gefährdet ansieht. Doch wer genau hinschaut, entdeckt schnell, wie die DB ihre Eigenwirtschaftlichkeit auf Kosten der Fahrgäste der Region herbeiführt:

- Linie Stuttgart – Nürnberg: Hier verkehren Züge ohnehin über zwei Linienwege abwechselnd (Aalen und Schwäbisch Hall). Der Intercity deckt nur eine dieser Linien ab. Ein Stundentakt zwischen beiden Städten zum gleichen Tarif wäre die bessere Lösung.
- Linie Bremen – Ruhrgebiet: Da macht die DB sich mit dem Metropolitan schon selbst Konkurrenz. Gefährdet sie damit nicht die Eigenwirtschaftlichkeit der Intercity-Züge?
- Linien Köln – Rheintal – Karlsruhe – Offenburg: Zur Sicherung der Eigenwirtschaftlichkeit alle Fahrgäste aus dem Schwarzwald in Offenburg umsteigen? Wird Worms zur Sicherung der Eigenwirtschaftlichkeit seit Jahren nicht mit dem Intercity bedient?
- Linie Saarbrücken – Mannheim: Hier fährt die DB nur noch einen Restverkehr im Wackeltakt, der durch bestellte Züge ergänzt werden muss. Die internationale Bedeutung dieser Linie wird durch den fortschreitenden Ausbau der Linien über Köln und Brüssel sowie über Straßburg weiter abnehmen. Und die „Milchkanne“ Darmstadt will die DB an die Neubaustrecke von Mannheim nach Frankfurt gar nicht erst anschließen. Wo bleibt da die Nachfrage für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr?
- Linie Berlin – Stralsund: Sie ist schon deswegen gefährdet, weil zwischen Berlin und Frankfurt demnächst ICE-Triebzüge eingesetzt werden sollen.

Das RE X-Konzept denkt gegenüber den sich abzeichnenden Veränderungen nur weiter, um nicht mehr Feuerwehr spielen zu müssen, wenn die DB von heute auf morgen die Intercity-Züge streicht.

### ■ Kein verkehrlicher Bedarf?

Um nachzuweisen, dass es keinen Bedarf für das RE X-Konzept gibt, verweist die DB darauf, dass die Länder sich bereits im Oktober 2001 auf ein „neues, bedarfsgerechtes Grundangebot im Nahverkehr“ geeinigt hätten. Weiter verweist die DB darauf, dass sie wegen der Verzahnung zwischen Fern- und Regionalverkehr in engem Kontakt mit den Aufgabenträgern stehe. Aber was hat die DB wirklich getan? Sie hat eigenmächtig den Fahrgästen der Regionen den Stuhl vor die Tür gesetzt: Verbundfahrtscheine gelten nicht mehr im Intercity und so mancher Direktanschluss sieht im Fahrplan schön aus, aber seine Benutzung wird mit außerordentlich hohen Tarifen bestraft. Die DB hat mit ihrem Tarifsysteem selbst die Geschäftsgrundlage verlassen.

### ■ Ordnungspolitischer Sündenfall?

So hält die DB das RE X-Konzept für einen ordnungspolitischen Sündenfall: Fernverkehr müsse eigenwirtschaftlich erbracht werden. Genau das trifft nicht zu. Die künstliche Trennung zwischen Fern- und Nahverkehr durch die deutsche Bahnreform ist durch das damalige Verkehrsangebot der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn begründet worden. Die Deutsche Bahn AG selbst hat Stück um Stück Verbindungen des „Fernverkehrs“ in den „Nahverkehr“

abgedrängt. Und nun wundert sie sich, dass die Aufgabenträger aus dem, was sie eigentlich wider Willen übernehmen mussten, ein geschlossenes Konzept mit einer zukunftsfähigen Strategie machen.

### ■ Bahnreform gefährdet?

Die deutsche Bahnreform sollte mehr Verkehr auf die Schiene bringen. Mehr Verkehr auf der Schiene sollte auch die DB AG börsenfähig machen. Die Aufgabenträger haben es geschafft, mit neuen Konzepten und einem regional verankerten, offensiven Marketing mehr Fahrgäste in die Züge zu holen – besonders erfolgreich dort, wo andere Unternehmen als die DB tätig wurden. Die DB AG hat es im Bereich des Fernverkehrs hingegen nicht geschafft, die Fahrgastzahlen wesentlich zu erhöhen. Sicher sind auch die nach wie vor schlechten Rahmenbedingungen für die Schienenverkehrsunternehmen daran schuld. Aber mit ihren Konzepten hat die Deutsche Bahn AG ein ganzes Marktsegment brachliegen lassen: den interregionalen Verkehr. Der Löwenanteil der deutschen Bevölkerung wohnt in kleineren Städten.

Die DB könnte sich an der Bemühung um mehr Fahrgäste im interregionalen Verkehr beteiligen. Doch das passt nicht ins Weltbild der Deutschen Bahn AG, die Fern- und Nahverkehr säuberlich trennt. Die Fahrgäste in der Region sehen das freilich anders. Sie wollen schnelle Züge – dorthin, wo sie hinfahren möchten, und das zu akzeptablen Preisen.

### Abkassieren – ein gangbarer Weg?

Morgens um 7 Uhr in Altenbeken. Um diese Zeit gibt es in der ganzen Region keine geöffneten Fahrkartenausgaben, die Anschlusszüge fahren ohne Schaffner. Der Fernverkehrsautomat nimmt kein Bargeld, der Nahverkehrsautomat verkauft zwar Fahrkarten für 12,80 Euro, aber die sind nicht gültig. Denn um diese Zeit kommt der ICE. Für die Fahrt nach Kassel gibt es keine Alternative. Der Zugbegleiter kassiert ungeniert stolze 21,80 Euro – einschließlich Bordpreis, denn der ist im Handcomputer voreingestellt. Die Entfernung auf der parallelen Straße beträgt 75 Kilometer – das macht also 29 Cent pro Kilometer. Und das, obwohl die DB für diese Fahrtstrecke schon 225 Euro Subvention eingestrichen hat. Nicht einmal eine Rückfahrkarte kann man kaufen. Um 18 Uhr fährt ein Intercity, um 19 Uhr ein Regionalexpress, um 20 Uhr ein ICE. Die Subvention des ICE-Verkehrs auf der Mitte-Deutschland-Verbindung sei zwar „nicht optimal“, aber „ein gangbarer Weg“, schreibt das hessische Wirtschaftsministerium an der **Fahrgast** als Reaktion auf die Februar-Ausgabe. Wir bleiben dabei: Dieser Zustand ist unzumutbar.

*Spitzenpreise für die Fahrgäste, staatliche Subvention für den ICE – das ist für PRO BAHN kein gangbarer Weg: ICE in Altenbeken.*



Wir verbinden Deutschlands Regionen

# Schnell – Direkt – Attraktiv (RE X-Netz)

## Konzept zur Entwicklung eines interregionalen Expressnetzes

### 1. Ausgangsbasis

#### 1.1. Grundsätze

Mit besonderer Sorge beobachten die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) derzeit, dass das InterRegio-Netz der Deutschen Bahn AG drastisch eingeschränkt worden ist. Die Aufgabenträger des SPNV sind dadurch mit der Forderung nach Bestellung von Ersatzleistungen im Nahverkehr konfrontiert. Sie lehnen eine Verschiebung der Finanzverantwortung für bisher zum Fernverkehrsnetz gehörende Züge ab.

Aus Sorge um das Gesamtsystem Eisenbahn und die notwendige Vernetzung zwischen Nah- und Fernverkehr hat sich die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) intensiv mit dieser Thematik befasst und ist zu folgenden Grundpositionen gelangt:

1. Nach Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland hat der Bund zu gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei den Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Der Bund darf aus dieser grundgesetzlich verankerten Rolle nicht leichtfertig entlassen werden.
2. Die Aufgabenträger des SPNV sind bereit, den Bund und die im Fernverkehr tätigen Unternehmen bei der wirtschaftlichen Umsetzung dieser Aufgaben zu beraten und zu unterstützen, um ein wirtschaftlich und verkehrlich tragfähiges bundesweites Angebot langfristig zu sichern. Die Aufgabenträger des SPNV verfügen dazu über die notwendige Kompetenz.
3. Nachdem weder der Bund noch die im Fernverkehr tätigen Unternehmen Bereitschaft gezeigt haben, diese Aufgabe sachgerecht im Interesse der Bahnkunden zu lösen, haben die in der BAG-SPNV zusammengeschlossenen Aufgabenträger das im Folgenden erläuterte Konzept erarbeitet.
4. An die Umsetzung eines solchen Ergänzungsnetzes zum Hochgeschwindigkeitsverkehr sind folgende Anforderungen zu stellen:
  - Sicherung und Fortentwicklung eines Netzes lang laufender, länderübergreifender Linien mit hohen Reisegeschwindigkeiten, die auch dem Tourismus und Freizeitverkehr sowie der Bedienung solitärer Oberzentren dienen
  - Vergabe dieser Leistungen im Wettbewerb in Netzen unter der Mischung guter und schlechter Risiken

- Schaffung kundenorientierter, unternehmensübergreifender Tarif-, Vertriebs-, Marketing- und Servicestrukturen
  - Entwicklung von intelligenten und wirtschaftlichen Fahrzeugkonzepten in Zusammenarbeit von Industrie und Eisenbahnunternehmen
  - Zukunftsorientierte Bemessung der Eisenbahninfrastruktur auch außerhalb des Hochgeschwindigkeitsnetzes
5. Die in der BAG-SPNV zusammengeschlossenen Aufgabenträger gehen davon aus, dass ein solches zukunftsorientiertes Konzept wirtschaftlich tragfähig und für den Kunden attraktiv ist. Bis zur Umsetzung dieses Konzeptes ist es zwingend notwendig, Übergangslösungen vorzusehen, da die Deutsche Bahn AG zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002, gegen die Interessen der Fahrgäste und Aufgabenträger, eine weitere Reduzierung ihres Fernverkehrsnetzes außerhalb der ICE-Linien durchgeführt hat.

#### 1.2. Bestandsaufnahme

Die Deutsche Bahn AG verfolgt derzeit offensichtlich die Strategie, die an der Grenze der Eigenwirtschaftlichkeit operierenden Fernverkehre in die Gemeinwirtschaftlichkeit zu führen und so eine Zuschussfinanzierung zu ermöglichen. Durch den damit einhergehenden Attraktivitätsverlust der dann dem Nahverkehr zugeordneten Ersatzangebote werden die verbleibenden Fernverkehre wirtschaftlich weiter gestärkt, da vormalig durchgängig im Fernverkehr angebotene Relationen nunmehr gebrochen angeboten werden. Eine solche Vorgehensweise kann nicht im Interesse der Allgemeinheit sein. Die guten Risiken verbleiben bei der Deutschen Bahn AG, während die schlechten Risiken den Aufgabenträgern und damit dem Steuerzahler aufgebürdet werden. Ein erster Schritt zur Umsetzung dieser Strategie ist mit dem Fahrplanwechsel am 10. Juni 2001 erfolgt. Zu diesem Zeitpunkt hat die Deutsche Bahn AG die erste Stufe ihres marktorientierten Angebotskonzeptes im Personenverkehr (MORA-P I) umgesetzt. Dies bedeutet, dass bundesweit ca. 16 Mio. Zug-km im InterRegio-Verkehr gestrichen worden sind.

Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 wurde die zweite Stufe dieses Konzeptes umgesetzt (MORA-P II). Die Aufgabenträger des SPNV befürchten bis zum Jahr 2004 den Entfall von weiteren 23 Mio. Zug-km im Fernverkehr. Nach Abschluss dieser Planungen werden nur noch die Ballungsregionen in Deutschland an den Fernverkehr angebunden sein. Es werden beträchtliche Lücken gerissen, die der grund-



Fotos: DB (2)

REX 32: Karlsruhe – Offenburg (Flügelung) – Konstanz / – Freiburg – Seebrugg; Vorschlag-Takt 1 h.

gesetzlichen Vorgabe einer Grundversorgung mit Fernverkehrsangeboten nicht mehr entsprechen.

Zum Fahrplanwechsel 2001/02 haben sich eine Reihe von Aufgabenträgern, unter hohem Zeit- und Handlungsdruck, im Sinne des Fahrgastes dazu entschlossen, den Entfall von Fernverkehrsleistungen durch die Bestellung und Bezuschussung von Nahverkehrsleistungen zu kompensieren. Mit diesen Ersatzbestellungen kann jedoch nur eine Teilfunktion des Fernverkehrsnetzes erfüllt werden. Lange Linienläufe oder internationale Verbindungen können durch SPNV-Leistungen nicht mehr in Gänze bedient werden. Auch im Verkehr auf mittleren Distanzen kommt es zu Einschränkungen in der Bedienqualität, da die neuen RE-Züge Aufgaben des Fern- und Vorortverkehrs vermengen. Hinzu kommt das Problem der Finanzierung dieser Leistungen, für die zumeist Abstriche an anderer Stelle gemacht werden mussten.

Seit März 2002 besteht mit dem von der Connex-Gruppe betriebenen Interconnex zwischen Gera und Rostock erstmals ein von einem Privatunternehmen betriebenes Angebot im Fernverkehr. Der Erfolg dieses Zuges, der ohne Zuschüsse betrieben wird, zeigt, dass verkehrlicher Bedarf in diesem Marktsegment besteht. Zum Fahrplanwechsel im Dezember verkehrt ein weiteres Interconnex-Zugpaar zwischen Zittau und Stralsund. Eine Ausweitung des Interconnex auf weitere Relationen ist nach Unternehmensangaben geplant. Die BAG-SPNV begrüßt den mit diesem Zug entstehenden Wettbewerb im Fernverkehr ausdrücklich. Gleichzeitig ist jedoch erkennbar, dass die durch den Entfall der InterRegio-Züge gerissene Lücke durch neu in den Markt eintretende Unternehmen zumindest kurz- und mittelfristig aus eigener Kraft nicht in der gewünschten Form geschlossen werden kann. In Schleswig-Holstein wurde zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 bundesweit erstmals eine Ersatzbestellung für eine ehemalige InterRegio-Leistung an einen Wettbewerber der Deutschen Bahn vergeben. Seit diesem Zeitpunkt bedient die Nordfriesische Verkehrs AG die Linie Hamburg – Flensburg unter dem Namen FLEX im Zweistundentakt. Diese Linie muss derzeit allerdings noch vom Aufgabenträger bezuschusst werden.

### 1.3. Handlungsfelder

Unabhängig von den methodischen Problemen, ein Fernverkehrsnetz nach raumordnerischen oder sonstigen Kriterien zu definieren, ist nicht zu erwarten, dass der Bund die gestalten-

de Rolle eines Aufgabenträgers für den Fernverkehr übernehmen wird.

Aus Sicht der Länder und Aufgabenträger gewünschte lang laufende Verbindungen (z. B. ehemalige Interregio-Linien und lang laufende RE-Linien) sollten aufgewertet und zu einem interregionalen Expressnetz weiterentwickelt werden. Der unbestrittene Bedarf nach tragfähigen Konzepten im Bereich zwischen dem hochwertigen Fernverkehr und dem Nahverkehr eröffnet ein breites Handlungsfeld:

- Bessere Einbindung bisheriger Fernverkehrslinien in die integralen Taktfahrpläne (ITF) der Länder und Aufgabenträger
- Definition eines länderübergreifenden interregionalen Expressnetzes, das aus Sicht der Aufgabenträger des SPNV zu erhalten und fortzuentwickeln ist
- Verkehrlich sinnvolle Verzahnung von Fern- und Nahverkehrsleistungen, um eine maximale Marktausschöpfung zu gewährleisten
- gezielte Ausschöpfung des freizeitorientierten Mobilitätsmarktes
- Entwicklung von intelligenten und wirtschaftlichen Fahrzeug- und Service-Konzepten
- Nutzung des Know-hows der Bestellorganisationen zur Planung, Bestellung und Qualitätssicherung dieser Leistungen, ohne zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu erzeugen
- Fortentwicklung des Konfliktmanagements bei Abstimmungsprozessen benachbarter Aufgabenträger
- Konsequente Vergabe der Leistungen im Wettbewerb und Vermeidung von „Rosinenpickerei“ und „Linienkannibalisierung“, sobald sich die DB AG zurückzieht.

## 2. Konzeptentwicklung

### 2.1. Netzdefinition

Die Definition eines interregionalen Expressnetzes, das die Lücke zwischen Hochgeschwindigkeitsverkehr und klassischem SPNV ausfüllt, ist nach bundeseinheitlichen Kriterien erforderlich. Dabei sollte auch berücksichtigt werden, dass Teile des RegionalExpress-Netzes bereits heute Fernverkehrsfunktionen übernehmen. Für diese – in der Finanzierung sichergestellten – Verkehre ist zwar keine Änderung des Regelungsrahmens bezüglich der Finanzierung erforderlich, eine Integration in das Gesamtkonzept ist jedoch sowohl aus Marketing- als auch angebotsplanerischen Gründen erforderlich.

# REX 8

Szczecin (PL) - / Binz - Stralsund - Pasewalk -  
- Angermünde (Flügelung) - Berlin - Dessau

Eine Netzdefinition könnte nach folgenden Gesichtspunkten erfolgen:

Netz	Merkmale	Finanzierung
<b>A-Netz</b>	<b>Hochgeschwindigkeitsnetz</b>	
	Verkehre zwischen Metropolen, größeren Oberzentren und Ballungsräumen	eigenwirtschaftlich kein Bestellprinzip
<b>B-Netz</b>	<b>Interregionales Expressnetz</b>	
	Anbindung von solitären Oberzentren und Grenze zwischen touristisch relevanten Räumen	ggf. Bestellerprinzip Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit

Dabei sollten folgende Kriterien beachtet werden:

- Verkehrsnachfrage
- Raumordnerische Kriterien (z. B. Mindestbedienstandard für Oberzentren)
- Verbindungsachsen
- Einbeziehen der Verkehre ins benachbarte Ausland

Im Ergebnis sollte das Netz wie folgt definiert werden:

- Definition eines Mindestqualitätsstandards (Reisegeschwindigkeit, Komfort)
- Definition eines Mindestbedienstandards (Laufwege, Betriebszeiten, Anzahl der Züge, Haltebahnhöfe)

In der Anlage (siehe unten) ist ein erster Vorschlag der BAG-SPNV für ein solches interregionales Expressnetz enthalten. In diesem Vorschlag sind sowohl bestehende Linien des SPNV, die interregionale Verkehrsaufgaben erfüllen, als auch bisherige Fernverkehrslinien zu einem einheitlichen Gesamtnetz integriert.

Das interregionale Expressnetz umfasst ein jährliches Leistungsvolumen von insgesamt **59,8 Mio. Zugkilometern**. Davon sind 45,1 Mio. Zug-km Leistungen, die derzeit bereits im SPNV gefahren werden und somit in der Finanzierung als gesichert angesehen werden können.

Der verbleibende Anteil von 14,7 Mio. Zug-km sind Leistungen, die derzeit nicht im SPNV gefahren, sondern zum Großteil eigenwirtschaftlich durch die DB Reise & Touristik AG erbracht werden. Da den Aufgabenträgern des SPNV für diese Linien keine exakten Wirtschaftlichkeitsberechnungen vorliegen, kann nicht abschließend beurteilt werden, ob diese Linien eigen- oder gemeinwirtschaftlich sind.

## 2.2. Produktdefinition

Das interregionale Expressnetz deckt den Markt zwischen dem klassischen Nahverkehr und dem hochwertigen Fernverkehr (Hochgeschwindigkeitsverkehr) ab.

Als Produktname wird die Bezeichnung **RE X** vorgeschlagen. Damit wird der Bezug zu dem beim Kunden eingeführten RegionalExpress (RE) verdeutlicht. Durch die in vielen Verkehrsräumen übliche Bezeichnung X für Expressverkehre wird zusätzlich die verbesserte Qualität des Produktes dargestellt.

Produktmerkmale sind:

- lang laufender, schneller Verkehr über Aufgabenträger- und Landesgrenzen hinweg
- Anbindung von Regionen und Zentren ohne Hochgeschwindigkeitsverbindung
- hohe Reisegeschwindigkeiten zwischen 80 und 110 km/h, die dieses Produkt im Mittelstreckenverkehr konkurrenzfähig zum Individualverkehr machen
- Halt nur an im Regionalverkehr aufkommensstarken Stationen bzw. Knotenpunkten

Das RE X-Netz soll als eigenständiges, unternehmensneutrales Produkt vermarktet werden, der InterRegioExpress (IRE) als unternehmensbezogenes Produkt der Deutschen Bahn AG ist hierzu nicht geeignet.

## 2.3. Fahrzeug

Es ist nicht Aufgabe des Konzeptes, eine Entscheidung über einen bestimmten Fahrzeugtyp zu treffen oder gar ein konkretes Fahrzeug vorzuschlagen bzw. festzulegen, vielmehr soll es darum gehen, die Kriterien herauszuarbeiten, die die Aufgabenträger und Länder an ein mögliches Fahrzeug haben, das im Produktbereich RE X eingesetzt werden soll.

Es ist dabei davon auszugehen, dass die Aufgabenträger für das RE X-Netz, das zwischen „klassischem“ Nahverkehr und hochwertigem Fernverkehr angesiedelt ist, hohe qualitative Ansprüche an das Fahrzeug stellen.

### Anforderungen an das Fahrzeug

Die nachfolgenden Anforderungen sollen grundsätzlich für alle Fahrzeuge für RE X-Züge gelten, sie können aber aufgrund regionaler Besonderheiten in einzelnen Ländern bzw. bei einzelnen Aufgabenträgern leicht abweichen. Bei der nachfolgenden Betrachtung ist keine Präjudizierung für einen



lokbesspannten Zug oder einen Triebwagen vorgenommen worden, ebenso nicht für die Wahl der Traktionsart (Diesel, Elektro). Diese Entscheidung sollte unter Anwendung der Kriterien dem Wettbewerb überlassen werden.

#### Leistungsdaten des Fahrzeuges

- min. 160 km/h, optional bis 200 km/h lauffähig
- hohes Beschleunigungsvermögen aufgrund der gegenüber dem Hochgeschwindigkeitsverkehr erhöhten Zahl von Halten
- Fahrzeugtyp muss für E-Traktion und Diesel-Traktion gleichermaßen zur Verfügung stehen
- optional gemeinsame Traktion je einer E- und einer D-Einheit in einem Zugverband
- grundsätzliche Flügelungsfähigkeit, um zusätzliche Direktverbindungen anbieten zu können
- Möglichkeit zur Mehrsystemfähigkeit aufgrund des grenzüberschreitenden Einsatzes (z. B. Frankreich, Luxemburg, Dänemark)

#### Wirtschaftliche Kenndaten des Fahrzeuges

- Günstige Life-Cycle-Costs über die Gesamtnutzungsdauer des Fahrzeuges
- Angebot von 250 – 300 Sitzplätzen je Grundeinheit
- Modulartiger Aufbau der Fahrgastbereiche

#### Qualitative Anforderungen an das Fahrzeug

- Das Komfortniveau der RE X-Züge soll zwischen dem heutigen Nahverkehr und dem Fernverkehr angesiedelt sein. Eine Orientierung eher zum Qualitätsniveau des Fernverkehrs wird empfohlen.
- kein ständig besetztes Restaurant/Bistro, aber ständige Vorkhaltung von Grundangebot der Versorgung (Automaten) und Bistromodul zur möglichen zeitweisen personellen Besetzung
- attraktives Angebot hinsichtlich Arm- und Beinfreiheit aufgrund des Mittelstreckencharakters der Reisen
- ausreichende Flächen für Gepäck wegen urlaubsverkehr- und flughafenverkehrsrelevanten Relationen
- begrenzte Möglichkeiten zur Fahrradbeförderung (Reservierung)
- Möglichkeit der Platzreservierung

Derzeit sind für das Segment der RE X-Züge keine adäquaten Fahrzeuge in Betrieb, die für den Zweck lang laufender, schneller Regional-/Fernverkehr konzipiert worden sind. Neufahrzeuge für dieses Marktsegment sind in der Entwicklung bzw. Erprobung. Als Beispiel seien der Talgo und der LIREX von Alstom genannt. Diese Fahrzeuge stehen nach Aussage der Fahrzeugindustrie ab ca. 2004 zur Verfügung.

Aufgrund des aufgabenträger- bzw. ländergrenzenübergreifenden Einsatzes stellt sich hier auch die Frage nach der Beschaffung der Fahrzeuge. Unter der Voraussetzung, dass es sich um Neufahrzeuge handeln wird, die erstmals bestellt werden, kommt der Stückzahl der Fahrzeuge eine hohe Bedeutung zu. Es ist daher von Vorteil, wenn es zu einer länderübergreifenden Zusammenarbeit bei der Beschaffung kommen kann. Dies würde den Stückpreis für diese Fahrzeuge deutlich reduzieren. Nach heutigem Sachstand ist bei der Beschaffung einer größeren Stückzahl der benötigten Grundeinheit mit Stückkosten von etwa 5,5–6 Mio. € zu rechnen.

#### 2.4. Tarif/Vertrieb

Entsprechend der verkehrlichen Funktion des RE X-Netzes als Mischprodukt mit Aufgaben sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr muss das Tarifkonzept auf beide Segmente ausgerichtet sein:

- Gestaltung des Tarifs für Relationen innerhalb von Verkehrsverbänden oder Kooperationsräumen mehrerer Verkehrsverbände
- Gestaltung des Tarifs in lang laufenden Relationen, die deutlich über bestehende Verbundgrenzen hinausgehen

#### Tarifgestaltung innerhalb von Verkehrsverbänden

Die Züge des RE X-Netzes sollten tariflich vollständig in die bestehenden Verkehrsverbände integriert werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass sich die Angebote des SPNV und das RE X-Zug-Netz tatsächlich ergänzen und nicht gegeneinander konkurrieren.

Die Bildung eines RE X-Zug-Netzes – mit seinen gegenüber dem klassischen SPNV längeren Reiseweiten – kann zum Anlass genommen werden, verstärkt Übergangstarife zwischen benachbarten Verkehrsverbänden anzubieten. Als Beispiel sei die Relation Koblenz – Mainz – Karlsruhe genannt, die mehrere Verbundgrenzen überschreitet und seit Eröffnung der Neubaustrecke (NBS) Köln – Rhein/Main in einer Überlagerung von Fern- und Nahverkehrszügen bedient wird. Eine tarifliche Gleichstellung aller Produkte in solchen Relationen ist verkehrlich anzustreben.

In Regionen ohne Verkehrsverbände bzw. ohne Kooperationen zwischen Verkehrsverbänden sollte bis zu einer bestimmten Kilometergrenze (z. B. 100 km) der allgemeine Eisenbahntarif, analog den Bestrebungen der BAG-SPNV mit einer Wahlfreiheit zwischen evtl. vorhandenen verschiedenen Anbietern, angewandt werden. In den beschriebenen Relatio-

# REX 17

Leipzig – Gera / Plauen (Alternierungspunkt) – Cheb (CZ) –  
Mehlteuer – Hof – Regensburg – München

nen sollten keine weiteren Tarife (z. B. Haustarife der Unternehmen) zum Einsatz kommen.

## Tarifgestaltung in lang laufenden Relationen

Für lange Relationen über mehrere hundert Kilometer gelten folgende Rahmenbedingungen:

- Der DPT (Deutscher Personen- und Gepäcktarif) (bzw. sein Nachfolgetarif PEP) ist der Tarif der Deutschen Bahn AG und kann daher von anderen Unternehmen nicht ohne weiteres angewendet werden. Die BAG-SPNV erarbeitet derzeit ein Konzept, diesen Tarif für den SPNV zu einem unternehmensneutralen Dachtarif weiterzuentwickeln. Ob eine solche Öffnung des DPT auch für den Fernverkehr durchsetzbar ist, ist zweifelhaft.
- Es ist umstritten, ob PEP für alle Segmente des Fernverkehrsmarktes marktgerecht ist. Von einigen Experten wird angeführt, dass die Zugbindungs- und Frühbuchungspflicht gerade bisherige Nutzer des Autos, das eine freie Verfügbarkeit bietet, abschrecke.

Das Tarifniveau ist gerade auf den Schnellfahrstrecken sehr hoch. Es ist daher zu überlegen, ob für die – langsameren – Züge des RE X-Netzes ein niedriger Tarif marktgerechter ist. Um in den lang laufenden Relationen des Fernverkehrs die Wirkungen des Marktes auszunutzen, sollte die Tarifgestaltung hier den jeweiligen Verkehrsunternehmen überlassen werden. Entsprechende Erfahrungen aus dem Luftverkehr oder auch das neue Connex-Tarifkonzept zeigen, dass unternehmerische Kreativität und Wettbewerb in diesem Segment zu innovativen Lösungen und günstigeren Tarifen führen. Dies führt zwar zu einer Einschränkung der Wahlfreiheit zwischen den verschiedenen Anbietern in gleichen Relationen, was jedoch im Fernverkehr nur von untergeordneter Bedeutung ist. Zudem wird die Wahlfreiheit für die meisten Fahrscheine mit Einführung von PEP ohnehin faktisch entfallen.

Zusätzlich zu den unternehmenseigenen Tarifen könnte auch im Fernverkehr ein unternehmensneutraler Dachtarif – dann voraussichtlich mit hohem Preisniveau – angeboten werden. Ggf. könnte der Grundpreis von PEP hierzu weiterentwickelt werden. Entsprechende Beispiele für solche Dachtarife bestehen in Großbritannien oder im Luftverkehr (IATA-Tarif).

Auch bei Anwendung von Unternehmenstarifen ist jedoch in jedem Fall eine Durchtarifierung zu ermöglichen, indem angrenzende Tarife angestoßen und auf einer Fahrkarte ausgestellt werden.

## Vertrieb

Es ist davon auszugehen, dass der Vertrieb von Verbundfahrausweisen für das RE X-Zug-Netz mit den bestehenden Vertriebsstrukturen abgedeckt werden kann. Zusätzliche Lösungen sind allenfalls bei lang laufenden Linien zu entwickeln, in deren Linienverlauf mehrere Verbundtarife im Zug vertrieben werden müssen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass dies technisch lösbar ist.

Für den unternehmenseigenen Tarif in Fernverkehrsrelationen sind jedoch neue Vertriebskonzepte zu erstellen. Die Deutsche Bahn AG wird ihr Vertriebssystem voraussichtlich nicht für andere Unternehmen öffnen. Derzeit wird zwar diskutiert, ob sie hierzu gesetzlich verpflichtet ist (Vertrieb als Bestandteil der Essential Facilities), jedoch würde eine entsprechende Verpflichtung voraussichtlich nur für den SPNV gelten. Grundsätzlich bestehen in Deutschland weitere Vertriebssysteme auch anderer Branchen (z. B. Reisebüros), die ggf. zu nutzen sind. In größeren Bahnhöfen sind – ähnlich wie im Luftverkehr – auch separate Vertriebsstellen für Drittunternehmen denkbar. Auch der Vertrieb über Internet schafft Freiräume für DB-unabhängige Lösungen.

Da eine – zwangsweise – Öffnung des DB-Vertriebssystems für den Fernverkehr derzeit nicht realistisch erscheint, sollte auch der Vertrieb den Unternehmen freigestellt werden. Ggf. können die Aufgabenträger bundesweite Rahmenvereinbarungen mit möglichen Vertriebspartnern (z. B. Reisebüros, Kaffeeröstereien, Deutsche Post) abschließen.

## 2.5. Fahrgastinformation

Für das RE X-Netz des Fernverkehrs ist – ähnlich wie im SPNV – eine unternehmensneutrale Fahrgastinformation sicherzustellen. Dies umfasst die Print- und elektronischen Medien sowie auch telefonische Auskünfte. Anders als im Flugverkehr – wo es vergleichsweise wenige Relationen und eine geringe Vernetzung gibt – wäre es für die Fahrgäste unmöglich, den Überblick über den Fahrplan zu erlangen.

Derzeit besteht durch den hohen Marktanteil der DB AG eine Monopolstellung auch im Bereich der Fahrgastinformation. Auch hier ist ggf. rechtlich zu diskutieren, ob der Bereich der Fahrgastinformation als „Essential Facility“ ggf. Dritten gegenüber geöffnet werden muss.

Dabei ist zu beachten, dass die bestehende Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn AG teilweise mit Geldern der öffentlichen Hand gefördert worden ist bzw. gefördert wird. Falls eine solche Lösung nicht im Einvernehmen zwischen den Verkehrsunternehmen erzielt werden kann, sollte geprüft



Fotos: DB (3)

werden, eine unternehmensunabhängige deutschlandweite Fahrplaninformation einzuführen. Die meisten Aufgabenträger bzw. Länder verfügen mit den bestehenden Datenpools bereits über die notwendigen Voraussetzungen hierzu.

## 2.6. Bestellung des B-Netzes

Die Aufgabenträger des SPNV sind bereit und aufgrund ihrer Erfahrung mit der Bestellung von Verkehrsleistungen geeignet, die entstandene Lücke zwischen Hochgeschwindigkeitsverkehr und Nahverkehr in Vertretung des Bundes zu füllen, falls die Voraussetzungen hierzu gegeben sind. Hierzu gehört insbesondere die Ausstattung mit den notwendigen finanziellen Mitteln durch den Bund. Die organisatorische Übernahme der Bestellfunktion für die lang laufenden Linien durch die Aufgabenträger des SPNV würde nicht bedeuten, den Bund aus seiner grundgesetzlichen Pflicht für den Fernverkehr zu entlassen.

Vorteil der Übernahme dieser Bestellfunktion im Fernverkehr durch die Aufgabenträger des SPNV sind die vorhandene Erfahrung auf diesem Gebiet, die vorhandenen organisatorischen Voraussetzungen sowie die bestmögliche Integration der Angebote des SPNV und des Fernverkehrs innerhalb des jeweiligen Zuständigkeitsbereichs.

Die aufgabenträgerübergreifende Zusammenarbeit muss zur Erfüllung dieser Aufgaben profiliert werden. Hierzu gehört insbesondere eine möglichst eindeutige vorangehende Definition des RE X-Netzes.

Die Bestellung des RE X-Netzes soll konsequent nach wettbewerblichen Grundsätzen erfolgen. Daher ist es erforderlich, gute und schlechte Risiken zu mischen. In den zur Ausschreibung kommenden Netzen dürfen daher eigenwirtschaftlich zu betreibende Teilabschnitte einer Linie nicht von den gemeinwirtschaftlichen Teilen losgelöst werden.

Um die konzeptionellen Vorstellungen für künftige Wettbewerbsverfahren in fernverkehrsrelevanten Korridoren und Teilnetzen vorbereiten zu können, sollte die Kompetenz der Aufgabenträger einbezogen werden.

Bezüglich der Finanzierung des RE X-Netzes ist davon auszugehen, dass die Finanzierung für den Anteil, der bereits heute im SPNV gefahren wird, gesichert ist. Offen ist die Finanzierung der verbleibenden 14,7 Mio. Zug-km. Hier müssen zunächst vertiefende Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen angestellt werden, um die Frage der Eigenwirtschaftlichkeit einschätzen zu können. Für den eventuellen Fall, dass diese Züge nicht eigenwirtschaftlich zu betreiben sind, kann als obere Grenze des durchschnittlichen Zuschussbedarfs ein Betrag

von ca. 5,00 EUR/Zug-km eingeschätzt werden. In diesem Falle wäre für die Realisierung des RE X-Netzes ein Betrag von ca. 75 Mio. EUR p. a. erforderlich.

## 2.7. Beispielkorridor „Hamburg – Flensburg“

Als Beispiel für die Umsetzung des vorliegenden Konzeptes wird der Korridor Hamburg – Flensburg näher untersucht. Die Darstellung dieses Beispielkorridors ist zur Erläuterung und zur besseren Verständlichkeit des vorliegenden Konzeptes gedacht. Mit der Auswahl dieses Beispielkorridors soll keine Priorität dieser Strecke gegenüber anderen Abschnitten impliziert werden.

### Planungsanlass

Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 strich die DB Reise & Touristik ihre InterRegio-Züge (IR) in der Relation Hamburg – Flensburg komplett. Die DB setzte bislang sieben Zugpaare ein. Seit 15. Dezember 2002 ist die DB auf der Strecke noch mit einem EC-Zugpaar Prag-Arhus und Hamburg-Arhus, dem EN-Zugpaar Kopenhagen-München sowie einem nur freitags verkehrenden IR Flensburg – Chemnitz vertreten. Das schnelle Angebot wurde somit deutlich verringert und es entstanden Lücken im bisher dichten Angebot. Da auch zukünftig bestimmte, wichtige und nachfragestarke Relationen über die Strecke Hamburg – Flensburg nachgefragt werden, besteht die Notwendigkeit, zusätzliche Verbindungen dieser Relation einzurichten, um die bereits bestehenden Potenziale auszuschöpfen und neue Potenziale zu generieren.

### Linienkonzept

Das Konzept sieht auf der Strecke Hamburg – Flensburg einen Zweistundentakt vor. Damit ergeben sich täglich acht Zugpaare, an Sonntagen sieben. Die Züge verkehren in der Fahrplanlage der bisherigen IR-Züge. Als Halte dieser Linie werden nur im Regionalverkehr aufkommensstarke Bahnhöfe bzw. Knotenpunkte vorgesehen. Die Haltekonzeption ist somit an den heutigen IR-Halten angelehnt. Zusätzlich halten die Züge in Tarp. Bei einer Linienlänge von 182 km werden auf der Basis eines Zweistundentaktes acht tägliche Zugpaare (sonntags sieben) gefahren. Da zusätzlich in den Stunden dazwischen Regionalbahnen zwischen Flensburg und Neumünster verkehren, ist eine Integration dieser Leistungen grundsätzlich möglich. Zur Sicherstellung des internationalen Verkehrs nach Dänemark verkehren täglich sieben



Fotos: DB (3)

RE X 20: Frankfurt/M. – Mainz – Koblenz – Köln – Duisburg – Emmerich – Arnheim; Takt-Vorschlag: 2 h.

der Zugpaare weiter bis ins dänische Padborg, ergänzt durch ein Zugpaar Flensburg – Padborg.

### Infrastruktur

Der gesamte Linienverlauf ist elektrifiziert und durchgehend zweigleisig. Bis in den Grenzbahnhof Padborg ist die Strecke nach dem deutschen Strom- sowie Leit- und Sicherungssystem ausgerüstet.

### Fahrzeuge

Es werden drei lokbespannte Zuggarnituren eingesetzt. Die 230 km/h schnellen Loks werden von Siemens geleast. Insgesamt werden 19 Wagen benötigt, die ebenfalls geleast werden sollen und durch ein Zugbistro, vergrößerten Sitzabstand und Laptop-Anschlüssen einen gesteigerten Reisekomfort bieten. Da das Redesignprogramm noch bis zum Frühjahr dauert, werden zur Zeit aufgearbeitete und neu lackierte Wagen aus DB-Beständen eingesetzt, gleichwohl mit Bewirtschaftungskonzept.

### Betreiber

Der Betreiber ist die Norddeutsche Nahverkehrsgesellschaft (NNVG). Die Vergabeentscheidung wurde durch den Finanzausschuss des Landtages Schleswig-Holstein abgesegnet.

### Tarif

Diese Verbindung ist in den Verbundtarif des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) integriert. Gleichzeitig gilt der „Schleswig-Holstein-Tarif“, der Nahverkehrstarif im Land Schleswig-Holstein. Die Tickets können im Zug ohne Aufpreis erworben werden.

### Service & Marketing

Zu den qualitativen Anforderungen an das Fahrzeug und den Service allgemein sind im Konzept bereits Ausführungen gemacht worden. Daher soll an dieser Stelle auf die unterschiedlichen Zielgruppen und die daraus folgenden Anforderungen an die Ausgestaltung dieser Linie eingegangen werden.

Für die Linie Hamburg – Flensburg werden derzeit folgende Hauptzielgruppen gesehen:

- Touristische Verkehre in Schleswig-Holstein und im grenzüberschreitenden Verkehr nach Dänemark
- Kunden, die Direktverbindungen gegenüber Umsteigeverbindungen bevorzugen
- Pendlerverkehre im Zulauf auf die Ballungsräume, vorwiegend Fernpendler

Die Züge verkehren unter dem Produktnamen „FLEX“ ([www.flex-bahn.de](http://www.flex-bahn.de)).

## 3. Umsetzungskonzept 2006

Das vorliegende Konzept für ein interregionales Expressnetz setzt auf den bestehenden Planungen der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr auf. Die schrittweise Umsetzung kann daher grundsätzlich rasch beginnen. Vor einer Realisierung sind jedoch noch organisatorische, rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen zu klären, die insbesondere das Verhältnis zwischen dem Bund als Gewährleistungsträger für den Fernverkehr und den Aufgabenträgern des SPNV betreffen. So sehen die gesetzlichen Grundlagen bislang eine strikte Trennung zwischen Fern- und Nahverkehr vor, die ggf. überprüft werden müsste.

Nach Klärung der Rahmenbedingungen könnte das erste Teilnetz eines RE X-Netzes innerhalb von drei Jahren in Betrieb gehen. Die BAG-SPNV schätzt ein, dass das Konzept bis zum Jahr 2010 vollständig umgesetzt werden kann. Bis dahin muss die Bedienung der aufgeführten Relationen durch geeignete Übergangsvarianten sichergestellt werden.



Die Grafik auf der gegenüberliegenden Seite zeigt einen Entwurf für die konkrete Angebots- und Liniengestaltung des RE X-Netzes. Dabei werden zum Teil bestehende Interregio- und Regionalexpress-Linien aufgegriffen, zum Teil werden aber auch neue Linienführungen mit neuen Technologien (Flügelung) vorgeschlagen.

*(Anm. d. Red.: Das Streckennetz und die Linientabelle sind hier nicht abgedruckt. Sie finden diese unter [www.bag-spnv.de](http://www.bag-spnv.de)).*