

Fernverkehr:

Intercity ohne Chance

Zwei Drittel der Intercity-Züge werden in den nächsten zehn Jahren eingestellt

➤ In zehn Jahren wird der heutige Intercity von deutschen Schienen so gut wie verschwunden sein. Das pfeifen die Spatzen schon lange von den Bahnhofsdächern. Mit einer Ausschreibung hat die Deutsche Bahn AG die lange Spekulation darüber, was sie einkaufen will, beendet. Eine realistische Bewertung dieser Ausschreibung kommt zu dem Ergebnis: Vom Intercity-Wagenpark bleibt nur ein Drittel, wenn sich die Nachfrage nicht besser entwickelt, als sie heute abschätzbar ist. Zwar setzt der DB-Vorstand aus politischen Gründen das Verwirrspiel fort, ob es dann noch Züge gibt, auf denen „Intercity“ steht. Die Ausschreibung der DB beweist jedoch das Gegenteil: Es kommt der Einheits-ICE.



Fotos: Winfried Karg (2)

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

Nicht frei erfunden

■ Im April wurde die Kurzfassung eines Gutachtens der Berliner Beratungsgesellschaft KCW bekannt, das von einigen Bundesländern und Aufgabenträgern des Nahverkehrs in Auftrag gegeben wurde. Dieses Gutachten kommt zu ähnlichen Ergebnissen wie die hier vorgestellte Analyse. Die DB reagierte darauf mit der Behauptung: „DB-Vorstand Rausch: ‚Niemand plant, das Angebot auszudünnen‘.“ Der Inhalt des KCW-Gutachtens sei hanebüchene Stimmungsmache und frei erfunden, meint die DB. Man muss sich nur die Streichung von Fernverkehrszügen zum Juni 2008 ansehen, um den

Wahrheitsgehalt von DB-Pressemitteilungen zu kennen. Bezeichnenderweise gibt es aus DB-Quelle nicht einmal eine Zusammenstellung, welche Züge nicht mehr fahren – klammheimlich verschwanden sie aus den Fahrplänen. Das KCW-Gutachten – das bisher nur in einer Kurzfassung verfügbar ist – gründet sich genauso auf Fakten und Rahmenbedingungen wie die hier vorgestellte Prognose. Eine Prognose ist nur die Beschreibung des wahrscheinlichen Handelns der Akteure. Prognosen ärgern Akteure, die das Selbstverständnis der DB an den Tag legen,

weil sie sich ertappt fühlen – oder weil die Prognose weiter voraus denkt als die Akteure selbst. Hingegen erheben Prognosen nicht den Anspruch, dass die Voraussagen genau so eintreten. Prognosen zeigen die Richtung der Entwicklung auf, damit andere Akteure – hier die Politik und die Aufgabenträger des Nahverkehrs – darauf Einfluss nehmen können. Das hat das KCW-Gutachten bezweckt, und das will der Fahrgastverband PRO BAHN. Wütende Stellungnahmen von Pressesprechern sollen nur die Öffentlichkeit irreführen.

Rainer Engel

I N T E R C I T Y



Die Ausschreibung verlangt eine sehr hohe Anzahl von Sitzplätzen, die nur in Doppelstockwagen oder in Triebwagen untergebracht werden kann. Im ICE-3 ist der gesamte Antrieb in den Reisezugwagen verteilt.

■ Die IC-Fahrzeuge sind am Ende

Die heutigen Intercity-Wagen sind in den Jahren 1975 bis 1985 gebaut worden und stehen mit einem Alter von bis über 30 Jahren vor dem Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzbarkeit. Im Vergleich zu den D-Zug-Wagen der fünfziger und sechziger Jahre wurden sie nicht nur ungleich effizienter eingesetzt, sondern auch mit der Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h einer ungleich höheren mechanischen Belastung ausgesetzt. Anders als bei den Interregio-Wagen kommt ein Recycling für eine dritte Lebensperiode nicht in Betracht. Neubeschaffungen, die über Jahre hinweg verschoben wurden, sind also unausweichlich. Jünger sind nur ein Teil der Steuerwagen und die 145 Lokomotiven der Baureihe 101.

■ Spekulationen und Hoffnungen

Schon lange gibt es Spekulationen darüber, welche Fahrzeuge die DB für die Nachfolge der Intercity-Fahrzeuge kauft. Daraus könnte man ableiten, was die DB für die Zukunft vorhat. Die Ankündigungen waren von der Hoffnung getragen, dass es wenigstens für das Intercity-Netz ein neues, maßgeschneidertes Fahrzeugkonzept geben würde. Diese Hoffnung gab es auch bei den Managern innerhalb der DB, die für die Gestaltung des Angebots zuständig sind. Aber allen Ankündigungen folgten lange keine Bestellungen. Die Fahrplanmacher der DB mussten mit immer weniger Fahrzeugen auskommen. Sogar die Möglichkeit, ICE-3-Fahrzeuge zu vereinbarten Preisen nachzubestellen, wurde nicht genutzt, um die DB börsenfähig zu sparen. Zugleich schrumpften die Angaben über den Umfang des Wagenparks, den die DB kaufen würde. Am 17. April sagte der Leiter Netzmanagement der DB Fernverkehr AG, Wolfgang Weinhold, in Wuppertal vor Studenten und Fachpublikum, es werde über die Beschaffung von 80 bis 100 Zugeinheiten nachgedacht. Das wäre ungefähr die Hälfte des heutigen Wagenparks. Das Mosaikspiel wurde durch Aussagen von DB-Chef Hartmut Mehdorn Ende Mai vervollständigt. Was Hartmut

Mehdorn am 27. Mai 2008 vor Wirtschaftsjournalisten sagte, wurde ganz unterschiedlich gewertet. Während die „Financial Times“ titelte: „Bahn zwingt Kunden in teure Züge“, schrieb die Frankfurter Rundschau: „Bahn modernisiert IC-Flotte.“ Beides trifft zu – es sind zwei Seiten derselben Medaille. Was die DB wirklich vorhat, war zu diesem Zeitpunkt schon im Amtsblatt der Europäischen Union nachzulesen. Auch Mehdorns Äußerungen waren nur eine Mischung aus Wissen und Konzernpropaganda.

Darüber, welche Fahrzeuge die DB kauft, gab es ebenfalls vage Aussagen aus der Vorstandsebene und daraus abgeleitete Spekulationen. Ansatzpunkt dafür sind die vorhandenen 145 Lokomotiven der Baureihe 101, die erst die Hälfte ihrer Lebenszeit hinter sich haben. Zwar können diese Lokomotiven eine Geschwindigkeit von bis zu 220 km/h erreichen, aber nicht mit der vollen Last eines 14-Wagen-Zuges. Auf den Neu- und Ausbaustrecken, auf denen mehr als 200 km/h gefahren werden können, sind sie nur eingeschränkt einsetzbar. Im rasch zunehmenden Güterverkehr könnten sie aber neue Aufgaben finden, wenn sie im Personenverkehr nicht mehr gebraucht werden. Schon im Februar 2008 deuteten Äußerungen von DB-Personenverkehrsvorstand Karl-Friedrich Rausch darauf hin, dass die DB „Hochgeschwindigkeitszüge“ beschaffen wolle, dass die Beschaffung eines herkömmlichen Wagenparks unwahrscheinlich ist.

■ Was kauft die DB?

Nach der langen Zeit der Spekulation hat die DB am 30. April eine Ausschreibung auf den Weg gebracht, die wenige Tage später als Dokument 2008-119071 im Amtsblatt der EU veröffentlicht wurde. Danach hat die DB ausgeschrieben:

Herstellung, Lieferung und Zulassung von 130–300 HGV-Triebzügen. Die HGV-Triebzüge müssen dabei insbesondere folgende technischen Anforderungen erfüllen: Spurweite: 1435 mm, Höchstgeschwindigkeit: 230–250 km/h optional 280 km/h, Sitzplätze: 500–900 pro Triebzug.

Abgeliefert werden soll bis zum Ende des Jahres 2036. Der Vertrag hat also eine ungewöhnlich lange Laufzeit von 27 Jahren. Damit steht fest: Es wird kein spezieller Fahrzeugpark für den Intercity-Verkehr mehr beschafft. Angeboten werden können Fahrzeugkonzepte, die dem „Railjet“ der Österreichischen Bundesbahn entsprechen, aber auch Fahrzeuge der TGV-Bauart. Am ehesten aber ist an ein Fahrzeug gedacht, das dem Konzept des ICE-3 entspricht, also ein echter Triebwagen. Darauf deutet die hohe Platzzahl von mindestens 500 hin, die noch die des siebenteiligen ICE-3 übersteigt. Da die DB das „wirtschaftlichste Angebot“ annehmen will, wird sie kaum auf den Einsatz von Triebzügen in Halbzug-Länge verzichten, die im „Doppelpack“ fahren können. Dafür muss die gesamte Fläche für Sitzplätze zur Verfügung stehen, wie es beim ICE-3 der Fall ist.

Die Angebotsfrist ist bereits am 6. Juni 2008 abgelaufen, aber bislang verlautete nicht, welche Unternehmen sich beworben haben.

■ Der Einheits-ICE kommt

Mit dieser Ausschreibung soll ein Fahrzeugpark beschafft werden, der sich zur Ablösung der

- Intercity-Züge (Bestand ca. 180 Züge),
- ICE-1-Triebzüge (60 Züge) und der
- ICE-2-Triebzüge (44 Züge)

eignet. Auch die Ablösung von ICE-T-Zügen mit Neigetechnik ist möglich, wenn, wie auf der Strecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig, Altstrecken durch Neubaustrecken ersetzt werden. Durch die lange Laufzeit besteht sogar die Möglichkeit, aus diesem Auftrag Züge mit einer Motorleistung des ICE-3 zu entwickeln, und auch die Mehrstrom-Ausstattung ist nur eine Frage der elektrischen Ausrüstung.

■ Vom Fahrzeugpark des Intercity bleibt ein Drittel

Ein derartiger Großauftrag zielt auf einen preisgünstigen Einkauf ab. Ein günstiger Preis ist für einen Hersteller aber nur zu verwirklichen, wenn er kontinuierlich produzieren und liefern kann. Berücksichtigt man einen angemessenen Zeitraum für den Anlauf der Produktion, so ist mit jährlich zwölf Zügen zu rechnen. Die Mindestanzahl von 130 Triebzüge, die innerhalb von zehn bis zwölf Jahren geliefert werden könnten, lässt – zusammen mit früheren Aussagen – erkennen, dass mit diesen Fahrzeugen auch schon die ICE-1-Fahrzeuge ersetzt werden sollen. Wenn die ICE-2-Fahrzeuge zum Ersatz anstehen, wird man sich überlegen, ob man die Fahrzeuge weiter beschafft. Die enorme Spannweite des Auftrages von bis zu 300 Triebzügen lässt der DB die Wahl, ob sie statt Vollzügen mit 9 bis 12 Wagen die doppelte Menge Halbzüge mit 7 Wagen kauft.

Abgeleitet davon ist die Aussage gerechtfertigt: Wenn sich an den heutigen Rahmenbedingungen nicht viel ändert, könnten in den Jahren 2014 bis 2019 rund 70 Einheiten für den Intercity-Ersatz beschafft werden, ab 2020 bis 2025 dann 60 Einheiten für den Ersatz der ICE-1-Züge, die dann mit einem Alter von rund 30 Jahren zum Ersatz anstehen. Man kann und muss das auch andersherum lesen: Für mehr als 70 Zügeinheiten im Intercity-Verkehr sieht die DB keine gesicherte wirtschaftliche Basis und wird erst kurzfristig entscheiden, ob sie mehr Fahrzeuge kauft. Das ist die entscheidende Aussage, auf der sich eine Prognose stützen kann.

■ Flexibel oder unflexibel?

Stand der Technik ist es heute, dass Triebwagen und Triebzüge modular aufgebaut sind. Es ist daher eine spannende Frage, wie flexibel das neue Zugsystem wirklich sein wird. Kann ein Zug so leicht um einen Wagen ergänzt werden wie zu Zeiten der lokbespannten Züge? Je anspruchsvoller die Technik wird, umso schwieriger wird es, einfach einen Wagen ab- und anzuhängen. Es ist daher damit zu rechnen, dass die neuen Züge weder geeignet sind, um Kurswagen an- und abzuhängen, noch dafür ausgelegt sind, abschnittsweise mit Diesellokomotiven gezogen zu werden. Eher ist zu erwarten, dass die Züge so konzipiert werden, dass in der Werkstatt Mittelwagen mit relativ wenig Aufwand herausgenommen oder zugestellt werden können. Das hat nicht nur Vorteile für die Schadensbeseitigung, sondern auch für die bedarfsgerechte Verlängerung oder Verkürzung der Züge, wenn sich die Nachfrage verändert. Es darf also davon ausgegangen werden, dass es bei der Blockzugbildung bleibt, wie sie auch schon im Intercity-System eingeführt wurde.

■ Ungelöste Problemfälle

Für einige Verbindungen, auf denen heute Intercity-Züge verkehren, bietet der Einheits-ICE keine Lösung. Wird es spezielle Fahrzeuge dafür geben? Grenzüberschreitend verkehren Intercity-Züge in die Niederlande, nach Luxemburg, Tschechien und Polen. Für diese Verbindungen würden Triebwagen mit Mehrsystem-Ausrüstung benötigt, da das Stromsystem der Nachbarbahnen vom deutschen abweicht. Diese Ausrüstung könnte zusätzlich in die Fahrzeuge der Großserie eingebaut werden, wie es schon beim ICE-3 geschieht. In jedem Einzelfall ist aber fraglich, ob sich ein umfangreicher Wagenpark für lang laufende Linien lohnt.

Für den Verkehr nach Prag und Luxemburg wären überdies Neigezüge sinnvoll. Diese könnten aus dem Einheits-ICE nicht abgeleitet werden. Eine Bahn wie die DB wird eine Beschaffung von solchen speziellen Fahrzeugen eher als unwirtschaftlich einstufen und die Beschaffung eher den kleineren Nachbarn überlassen, vielleicht damit aber auch den Betrieb der Linien.

■ „Der Intercity wird bleiben“?

So tönte es mehrfach als Dementi aus der Konzernzentrale. Was aber heute Vorstand und Pressesprecher veröffentlichen, ist schon morgen nur noch Schall und Rauch. Die Entscheidung, ob der Name „Intercity“ bleibt, wird erst fallen, kurz bevor die neue Fahrzeuggeneration startet. Bis dahin vergeht noch ein halbes Jahrzehnt – und bis dahin sitzt kaum einer, der jetzt laut darüber redet, noch auf seinem Platz.

Das letzte Wort werden die Marketing-Strategen haben. Es ist kaum vorstellbar, dass die neuen Züge mit zweierlei Aufkleber und zu zweierlei Tarif durch die Lande fahren.

Wahrscheinlich ist dann das Image des Intercity so schlecht, dass man sich leichten Herzens von dem Begriff trennt oder nur noch für Züge aus dem Ausland verwendet, die den deutschen Standard nicht genügen. Dann würde der Intercity das Schicksal des D-Zuges teilen, den es auch immer noch gibt.



Der Intercity fährt auf das Abstellgleis. Was kommt danach?