

■ Fernverkehr

Interregio: Ab 10. Juni 2001 kein zeitgemäßes Angebot mehr?

aus SIGNAL 09-10/2000 (Januar/Februar 2001), Seite 30-32 (Artikel-Nr: 10001979)
IGEB, Abteilung Fernverkehr

Wie in SIGNAL 8/00 bereits gemeldet, wird es ab 10. Juni 2001 massive Einschränkungen beim Interregio-Angebot geben, bis 2003 soll sogar - ohne Korrekturen - das gesamte Angebot entfallen. Die Deutsche Bahn AG argumentiert mit der ungenügenden Auslastung, so daß viele Züge nicht ohne Verluste betrieben werden könnten.

Demgegenüber kommt dem Interregio-System erhebliche Bedeutung bei der Anbindung kleinerer Städte und Erschließung wichtiger touristischer Regionen, wie zum Beispiel Allgäu, Schwarzwald oder Ostseeküste, zu. Auch die wirtschaftliche Bedeutung für die Deutsche Bahn AG ist beachtlich, da mit dem Interregio in 1999 ein beachtlicher Umsatz von über 1,5 Milliarden DM erzielt wurde.

Mehr Verkehr auf die Schiene?

Bei der Diskussion um die Zukunft des Interregio-Systems muß berücksichtigt werden, daß es ein wesentliches Ziel der Bahnreform ist, mehr Verkehr auf die Schiene zu lenken. Wie dies in der Praxis aussehen soll, davon ist seitens der Deutschen Bahn AG leider nur wenig zu hören. Stattdessen werden von Bahnchef Mehdorn die seit Jahrzehnten bekannten Konzepte (Angebotseinschränkungen, Streichung von Halten, Demontage der vorhandenen Infrastruktur, Personalabbau) fortgeführt, nunmehr allerdings in verschärfter Form. Ein nachhaltiger Erfolg bezüglich der Gesundung der Bahnfinanzen ist bekanntlich stets ausgeblieben.

Wo bleiben endlich unternehmerische Kreativität und offensive Strategien, um mehr Kunden in die Züge zu locken bzw. zur Zeit ungenutzte Kapazitäten auszulasten? Angesichts chronisch überlasteter Straßen kann es an fehlenden Potential kaum liegen.

In keiner Weise akzeptabel ist die von Herrn Mehdorn in diesem Zusammenhang vertretene Auffassung der Aufgabenverteilung: Was Gewinn macht, ist Fernverkehr; was Verluste bringt, ist Regionalverkehr und fällt damit in die Zuständigkeit der Bundesländer.

Beim Interregio-Angebot rächt sich jetzt, daß es seit seiner Einführung im Jahr 1988 keinerlei Produktpflege bzw. Produktverbesserungen gegeben hat. Im Gegenteil: Den Bistro-Wagen findet man beispielsweise immer häufiger in IC-Garnituren statt als Service im Interregio, wo er gestrichen wird. Eine Verbesserung der Produktqualität hat es beim Intercity dagegen regelmäßig gegeben - erinnert sei an die Einführung des doppelklassigen IC-Systems 1979, die Beschleunigungsmaßnahmen 1985 (>IC '85") und schließlich die andauernde Umstellung auf ICE.

Einschränkungen beim Interregio: Die Folgen für die Bahnkunden

Der geplante Kahlschlag wird gravierende Nachteile bringen, was von der Deutschen Bahn AG verschleiert wird:



Auf der Berliner Stadtbahn wird der hochwertige Fernverkehr weiter eingeschränkt, wenn fast alle Interregios gestrichen werden und dafür Regionalexpress-Züge fahren. Ob es ein so schöner Reisebeginn ist, mit Koffern bepackt im RE zu sitzen und mehrmals umsteigen zu müssen? (Foto: Marc Heller, Mai 1998)



Mehr Umsteigen durch den Wegfall von Interregio-Direktverbindungen, höhere Fahrpreise durch den Zwang der ICE-Benutzung auf überregionalen Verbindungen. Dies entspricht wohl kaum einem Konzept, das die Bezeichnung marktorientiert verdient. Auf dem Foto IR 2373 auf der Fahrt nach Chemnitz auf dem südlichen Berliner Außenring. (Foto: Christian Schultz, Dezember 2000)

- Keine durchgehenden, umsteigefreien Verbindungen (zum Beispiel in typische Urlaubsregionen; völlig unbefriedigend ist dies für Familien, ältere Kunden und Urlaubsreisende mit Reisegepäck).

Verkappte Fahrpreiserhöhungen durch fehlende Alternativen zu den dann ausschließlich bestehenden Fernverbindungen mit ICE-Zügen (Ausnahme: Nachtzugangebot).

Komforteinbußen in Relationen, auf denen künftig ausschließlich Regionalzüge verkehren (diese Tatsache wird alleine beim Vergleich der Sitzplätze deutlich: IR-Wagen 2. Klasse - Bauart Bimz - : 60 Sitzplätze. RE-/RB-Wagen 2. Klasse - Bauart Byu -: 84 Sitzplätze). Selbst die modernen klimatisierten »RE160"-Doppelstockwagen weisen eine sehr dichte Sitzplatzanordnung und viel zu wenig Beinfreiheit auf - nicht gerade fahrgastfreundlich und sehr anstrengend für eine dreistündige Fahrt zur Ostsee. Außerdem gibt es so gut wie keinen Platz, Gepäck in Sichtweite zu verstauen. [*Anmerkung: Inzwischen reagierte die DB AG auf entsprechende Proteste der Fahrgastverbände. Die RE-Züge an die Ostsee werden mit den IR-Garnituren gefahren.*]

Keine Reservierungsmöglichkeit in den Zügen des Nahverkehrs. Kritisch ist dies besonders auf Fernstrecken, die zukünftig durch Nahverkehrszüge bedient werden. Serviceverluste durch Wegfall der Zugbewirtschaftung auf Strecken ohne IR-, IC- bzw. ICE-Angebot.

Durch Auflösung des 2-Stunden-Taktes bzw. Reduzierung des Angebotes auf einzelne durchgehende Interregio-Verbindungen (zum Beispiel Berlin - Stralsund) entfällt die leichte Merkbarkeit des Fahrplans für Bahnkunden. Dies war unter anderem aber gerade Zweck bei der Einführung des IR-Systems bzw. Ersatz des bis dato bestehenden D-Zug-Angebotes.

IGEB-Vorschläge zur Verbesserung des Interregio-Angebotes

Beschleunigung durch den Ausbau der Infrastruktur

Derzeit leidet die Qualität des Interregio-Angebotes erheblich unter den Infrastrukturmängeln und ist damit kein Interregio-typisches Problem. Ein extremes Beispiel hierfür ist die 90 Kilometer lange Strecke Erfurt - Gera, für die der Interregio heute 100 Minuten braucht!

Im Raum Berlin/Brandenburg kommt dem Ausbau der Strecken zwischen Berlin und Rostock und Berlin - Pasewalk - Stralsund für 160 km/h besondere Bedeutung zu, um zwischen Berlin und der Ostsee endlich attraktive Fahrzeiten zu ermöglichen (Fahrzeit heute jeweils rund drei Stunden). Die mittlerweile getroffene Entscheidung zum Ausbau Berlin - Rostock kommt leider um Jahre zu spät!

Einsatz innovativer Fahrzeuge

Sicherlich ist die Modernisierung des Wagenparks eine Möglichkeit, das Angebot attraktiver zu gestalten. Nachteilig ist bei den derzeit üblichen lokbespannten Zügen, daß einerseits ein Interregio mit neun Wagen zum Beispiel im Abschnitt Berlin - Cottbus nur schwer ausgelastet werden kann, andererseits die Bildung von Flügelzügen betrieblich viel zu aufwendig und mit hohem Zeitaufwand verbunden ist. Wesentlich effektiver ist dagegen in vielen Relationen der Einsatz von Triebwagenzügen. Während in den vergangenen Jahren für den Regionalverkehr

etliche Baureihen neu entwickelt wurden, beschränkte sich diese Entwicklung im Fernverkehr leider auf den ICE. Da die Konstruktion einer weiteren Fahrzeugbaureihe allerdings vergleichsweise zeitaufwendig ist, wird die Nachbestellung der heutigen, mit Neigetechnik ausgerüsteten ICE-T-Baureihen 415 (fünfteilig, derzeit elf Stück im Einsatz) und 411 (siebenteilig, derzeit 32 Stück im Einsatz) vorgeschlagen, nunmehr aber für den Einsatz als Interregio.

Die Vorteile für eine solche Lösung zeigt die Interregio-Linie 36 Frankfurt am Main - Berlin - Stralsund):

- kürzere Fahrzeiten auf den für bogenschnelles Fahren hergerichteten Streckenabschnitten,
günstige Anpassung der Kapazität auf den Abschnitten mit geringerer Nachfrage durch die Bildung von Flügelzügen: Flügelzug 1 fährt von Berlin Ostbahnhof nach Rostock Hbf, Zugteil 2: von Berlin Ostbahnhof - Pasewalk - Stralsund.

Eine vergleichbare Angebotsform ist auch für die Interregio-Linie 14 (Norddeich - Hannover - Berlin - Cottbus) sinnvoll. Hier ist eine Flügelung ebenfalls in Berlin Ostbahnhof zur Bedienung der beiden Relationen nach Cottbus und Chemnitz erforderlich.

Attraktive Tarifangebote

Um speziell die schwächer genutzten Interregio-Linien, die aber für ein Funktionieren des ganzen Netzes unverzichtbar sind, besser auszulasten, sind auch attraktive Tarifangebote notwendig. Besonders für den Gelegenheitsfahrgast und für Familien ist das gegenwärtige Tarifniveau im Vergleich mit dem Pkw zu hoch! In diesem Zusammenhang ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Deutsche Bahn AG das Ostsee-Ticket ausgerechnet zum 5. November 2000 storniert hat - zu einer Jahreszeit, in der die Auslastung der Züge saisonbedingt niedriger ist und eine gleichmäßigere Kapazitätsauslastung durch die Fortführung dieses Angebotes hätte erreicht werden können. Auch das »Schöne-Wochenend-Ticket" sollte gegen einen Zuschlag im Interregio gültig sein.

Teilfinanzierung durch die Bundesländer

Zweifellos werden auch Aufgaben des Regionalverkehrs durch den Interregio erfüllt. Wieso sollen die Bundesländer nicht auch einen Teil der Kosten mittragen? Entscheidend für die Bestellung von Zugleistungen sind Zugfrequenz in einer Relation, Qualität des Angebotes, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Die Zugehörigkeit zu einer Produktklasse kann nicht das entscheidende Kriterium sein! Auch auf einigen Relationen in Berlin/Brandenburg wäre ein höheres Komfortniveau durch den Interregio wünschenswert.

Verbesserung der Serviceleistungen

Neben dem weitgehenden Erhalt von Bistrowagen in Interregio-Zügen (eigentlich ein Produktmerkmal!) muß mindestens jedoch der Minibar-Service gewährleistet sein. Dringend erforderlich sind logistische Verbesserungen, damit das komplette Angebot über den gesamten Laufweg des jeweiligen Zuges vorgehalten werden kann.

Werbung für den Interregio

Für ein Produkt muß man werben! Für den Interregio wirbt die Deutsche Bahn AG allerdings bereits seit Jahren nicht mehr. Fernverkehr besteht bei der Deutschen Bahn AG fast immer (auf Hochglanzplakaten) aus dem ICE.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001979>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten