

■ Fernverkehr

## Ungewisse Zukunft des InterRegio-Verkehrs

aus SIGNAL 09-10/1996 (Dezember 1996), Seite 27-28 (Artikel-Nr: 10003520)  
IGEB

### 1. Entwicklung und Bedeutung des IR-Verkehrs im Fernverkehrsangebot der DB AG

Ende 1995 umfaßte das IR-Netz der DB AG insgesamt 24 Linien. Täglich werden bis zu 424 Zugverbindungen angeboten, die 324 Bahnhöfe bedienen. Aufgrund dieser Kennzahlen kann man von einem attraktiven Schienenfernverkehrsangebot sprechen, das aus der Sicht der Reisenden als nahezu flächendeckend bezeichnet werden kann. Für die Reisenden von Vorteil sind insbesondere die umsteigefreien IR-Zugverbindungen aus Norddeutschland, die die in den südlichen Bundesländern gelegenen beliebten Urlaubsgebiete optimal anbinden. Eine weitere Attraktivitätssteigerung hat die Einführung der Interregio-Züge auch in den neuen Bundesländern gebracht.

Beide Faktoren haben wesentlich dazu beigetragen, daß der IR-Verkehr im Geschäftsjahr 1995 gegenüber dem Vorjahr einen Umsatzzuwachs von ca. 9% verzeichnen konnte. Durch diese Umsatzsteigerung hat der InterRegio-Verkehr mittlerweile die Milliarden-DM-Grenze erreicht. Dadurch konnte sich der IR einen Anteil von ca. 19% am Gesamtumsatz des Fernverkehrs der DB AG sichern. Außerdem ist festzustellen, daß die Verkehrsleistung (hier: Personenkilometer) gegenüber dem Vorjahr erneut um 2% angestiegen ist und damit einen neuen Rekord von insgesamt 7,3 Milliarden Personenkilometer ermöglichte. Durch diese Verkehrsleistung hat der IR-Verkehr im Geschäftsjahr 1995 einen prozentualen Anteil von 23,5% am gesamten Personenfernverkehr der DB AG erzielen können.

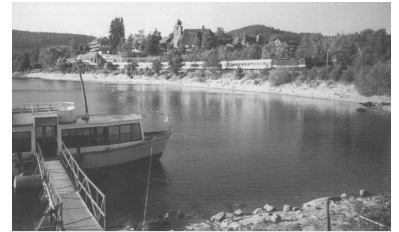
Diese hervorragende Kennziffernentwicklung dokumentiert eindeutig, daß der IR-Verkehr sich einen Stammplatz bei der Kundschaft der DB AG erobert hat und natürlich aus der Sicht der Reisenden nicht mehr wegzudenken ist.

### 2. Probleme bei der Produktgestaltung und -fortentwicklung

Derzeit ergibt sich allerdings in einigen Relationen, speziell in den neuen Bundesländern, eine direkte Konkurrenz zum RegionalExpress-Angebot (RE), da von beiden Produkten überwiegend dieselben Verkehrshalte bei fast gleichen Fahrzeiten bedient werden. Als Beispiel sei die Relation Berlin - Stralsund genannt, wo sich InterRegio- und RE-Züge praktisch zu einem 1-Stunden-Takt ergänzen.

Problematisch ist dies insofern, weil der RE-Verkehr als Bestandteil des Nahverkehrs von den einzelnen Bundesländern bestellt und bezahlt wird, der IR-Verkehr dagegen muß sich als Produkt des Schienenpersonenfernverkehrs wirtschaftlich selbst tragen.

Überlegungen seitens der DB AG sehen daher Einschränkungen des IR-Verkehrs in einigen Relationen zur Reduzierung des wirtschaftlichen Risikos vor. Mittelfristig ist gar mit der Einstellung des IR-Verkehrs zu rechnen. In einigen stark nachgefragten Relationen ist eine Umwandlung in IC-Züge vorgesehen, was in Einzelfällen bereits vollzogen wurde. Beispielhaft sei hier die Relation Berlin - Hamburg genannt. Auf der weitgehend fertig ausgebauten bzw. sanierten Strecke wird im IC-Verkehr seit



Der InterRegio-Verkehr bietet u.a. attraktive Züge für den Nord-Süd-Tourismus, hier IR 2217 im Bf Schluchsee (Schwarzwald) auf der Direktverbindung Norddeich - Seeburg. (Foto: Christian Schultz)



Im Gegensatz zum RegionalExpress gibt es beim IR die Möglichkeit zum Essen und Trinken, wenn man einmal von den IR-Zügen absieht, die den zum Produkt gehörenden Bistro-Wagen dennoch nicht mitführen. (Foto: Christian Schultz)



Klassische IR-Sitzgruppe mit Kindersitz. Aber trotz Fahrgastzuwächsen ist das zwischen IC- und Regionalverkehr angesiedelte Produkt InterRegio akut gefährdet. (Foto: Christian Schultz)

dem 29.9.1996 ein 1- bis 2-Stunden-Takt (allerdings mit Taktverschiebungen) angeboten, wobei die seinerzeit eingeführte IR-Linie Berlin - Schwerin vollkommen entfallen ist bzw. nun ein entsprechenden Umsteigen erfolgen muß.

Der Wegfall des IR-Angebots dürfte für die Bahnkunden vor allem folgende Nachteile zur Folge haben: - Es ist keinesfalls sichergestellt, daß die durch Einschränkungen beim IR-Verkehr entfallenden Zugkilometer durch RegionalExpress-Züge ersetzt werden bzw. andere Ersatzangebote durch die betroffenen Bundesländer bestellt werden; eine Angebotsverschlechterung für die Bahnkunden ist somit nicht ausgeschlossen.

Im Fall der Schaffung eines Ersatzangebotes, z.B. durch Ausweitung des RE-Angebotes, sind wiederum Kürzungen des Zugangebots in anderen Relationen (Zweigstrecken!) nicht auszuschließen.

Das speziell für den IR-Verkehr entwickelte Modernisierungskonzept des Wagenmaterials ist wesentlich komfortabler und auch familienfreundlicher einzustufen, als daß derzeit eingesetzte Fahrzeugmaterial im RegionalExpress bzw. RegionalBahn-Verkehr. Dies verdeutlicht allein der Vergleich des Sitzplatzangebotes; z.B. 60 Plätze IR-Wagen 2. Klasse (Bauart Bimz) gegenüber 84 Plätzen RE-Wagen 2. Klasse (Bauart Byu 439).

Durch den Einsatz der Bistro-Wagen wird im IR-Verkehr eine akzeptable Bewirtschaftungsform angeboten, die leider bei vielen IR-Zügen nicht konsequent als Produktmerkmal eingehalten wird. Bei Einsatz der Bistro-Wagen - selbst bei Einsatz der Minibar mit ihrem eingeschränkten Angebot - wird dadurch ein höheres Komfortniveau erreicht als beim RE-Verkehr.

Da das Angebot sowohl beim RegionalExpress als auch bei der RegionalBahn stets von einer entsprechenden Bestellung der Bundesländer abhängig ist, sind gerade die länderübergreifenden Verkehre von der reibungslosen Zusammenarbeit und dem Willen der betroffenen Länder abhängig.

Der IR-Verkehr stellt in zahlreichen Relationen direkte, umsteigefreie Verbindungen in die Urlaubsgebiete her, z.B. die Verbindung Seebrugg (Schwarzwald) - Köln - Münster - Norddeich.

Im Gegensatz zum IC-Verkehr können die Züge des IR-Verkehrs zuschlagfrei benutzt werden. Im Falle der Umwandlung von IR- in IC-Züge sind daher auch finanzielle Nachteile für den Bahnkunden zu verzeichnen, insbesondere da mit dieser Änderung keine durchgreifende Qualitätsverbesserung verbunden ist.

Nicht zuletzt hat der IR-Verkehr bedingt durch die überregionalen Verbindungen auch Bedeutung im Zusammenwachsen zwischen alten und neuen Bundesländern - und zwar hinsichtlich der Anzahl der Linien mehr als vergleichsweise der IC-Verkehr.

### **3. Maßnahmen zur weiteren Attraktivitätssteigerung des IR-Verkehrs**

Unserer Einschätzung nach sind die seitens der DB AG derzeit angestellten Überlegungen zur Einstellung des IR-Verkehrs als Qualitätsprodukt des Fernverkehrs allein aufgrund der in Kapitel dargestellten Kennziffernentwicklung nicht nachvollziehbar. Insgesamt wurde das IR-Angebot hervorragend angenommen, was auch Meinungsumfragen belegen. Vielmehr sollte die Weiterentwicklung des

IR-Angebotes eine weitere Attraktivitätssteigerung zum Ziel haben.

Auf betrieblicher Seite wäre unseres Erachtens zu prüfen, ob zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit eine bessere Regulierung der Zugstärke möglich ist, da in einigen Fällen, gemessen am Fahrgastaufkommen, ein zu hohes Platzangebot beobachtet wurde. Aus Sicht der Bahnkunden wäre die konsequente Einhaltung der seitens der DB AG vorgegebenen Qualitätsmerkmale zu fordern, insbesondere der Einsatz von Bistro-Wagen. Weiterhin müßten auch die Möglichkeiten zur Beschleunigung des IR-Verkehrs durch Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit speziell in den neuen Bundesländern geprüft werden, da bei der Sanierung der Infrastruktur - abgesehen von den Verkehrsprojekten "Deutsche Einheit" - bereits gute Fortschritte erzielt worden sind. Stellvertretend sei an dieser Stelle wiederum die Strecke Berlin - Pasewalk - Stralsund genannt.

Weiterhin ist zu fragen, weshalb im Regionalverkehr Sonderaktionen wie das "Schönes Wochenende-Ticket" möglich sind, vergleichbare Angebote im Fernverkehr dagegen nicht. Denkbar wäre z.B. eine Variante, wonach gegen Zahlung eines Zuschlages auch IR-Züge mit dem "Schönes Wochenende-Ticket" benutzt werden können (Staffelung z.B. 35 DM ohne IR-Benutzung, 50 DM mit IR-Benutzung).

Auch verstärkte Werbemaßnahmen sind unseres Erachtens für den IR-Verkehr unerlässlich. So ist der InterRegio z.B. in der Relation Berlin - Stralsund von der Fahrzeit her eine sehr günstige Alternative zur Autobenutzung auf überlasteten, stauanfälligen Bundesstraßen - und das streßfrei.

Das Problem, daß der IR-Verkehr zum Teil auch regionale Aufgaben wahrnimmt, kann unserer Einschätzung nach nur durch entsprechende Regelungen mit den betroffenen Bundesländern bezüglich eines finanziellen Teilausgleichs gelöst werden.

Es ist sehr zu hoffen, daß sich die Entscheidung des DB AG-Vorstandes bezüglich der weiteren Entwicklung des IR-Verkehrs an den Wünschen der Bahnkunden orientiert und so die uneingeschränkte Beibehaltung mindestens des heutigen Umfangs des IR-Netzes zum Ziel hat.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003520>.

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