Pragmatische Lösung für mehr Fernverkehr in die Regionen

PRO BAHN Baden-Württemberg regt an, einzelne Regional-express- auf Intercityzüge durchzubinden. Auf diese pragmatische Weise könnten wir die Oberzentren besser an den Fernverkehr anbinden. Vor allem würde uns Fahrgästen das Umsteige-Lotto öfter erspart bleiben. Derzeit reißen alle Transportketten. Die Pünktlichkeitswerte sind bundesweit unterirdisch. Der Umstieg vom Nahverkehr auf den Fernverkehr und andersherum funktioniert nicht mehr.

Baden-Württemberg leidet darunter, dass der Fernverkehr die Regionen kaum noch erreicht. Auch anderen Bundesländern geht es ähnlich. Wir sehen, wie der ICE-Verkehr einerseits ausgeweitet wird. Andererseits konzentriert sich diese Ausweitung auf die wenigen ICE-Rennstrecken. Ausnahmen bestätigen die Regel. Schon Herr Mehdorn träumte von einem Ringverkehr mit ICE auf eigenen Trassen. In Baden-Württemberg sind das die Achsen Mannheim–Basel und Mannheim–Ulm. Prominentestes Opfer ist in Baden-Württemberg die große Kreisstadt Heilbronn. Es gibt aktuell keinen einzigen Fernverkehrszug von und nach Heilbronn. Dabei ist das eine wichtige Industrie- und

ICE 4 und Regional-Express auf der Filstalbrücke anlässlich der Eröffnung der Schnellfahrstecke Wendlingen-Ulm.

BILD: © DEUTSCHE BAHN AG / ANDREAS LABES

Hochschulstadt mit internationalen Forschungsclustern. Aber auch andere große Städte sind abgehängt. Entlang der Südbahn (Ulm–Lindau) sind Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen mit nur zwei touristischen Zügen direkt erschlossen. Es gibt hier keine direkte Verbindung zur Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm – trotz Elektrifizierung der Südbahn! Der Engpass bei Wendlingen verhindert das. Vorrang haben die ICE nach München. Ganz Südbaden entlang des Hochrheins ist fernverkehrsfrei. Das ist umso beachtlicher, als Flixtrain gerade in dieser Region seine ersten Bus-Angebote platzieren konnte. Die Relation Freiburg/Basel–Bodensee–München ist nur mit mehrfachem Umstieg im Nahverkehr machbar. Neben Heilbronn ist der ganze Nordosten von Baden-Württemberg ohne Fernverkehrszug. Das sind Regionen wie Hohenlohe, Taubertal und nördliches Neckartal. Noch auffälliger ist die Lücke im Schwarzwald. Von einzelnen Wochenendzügen abgesehen verkehrt in diesem touristischen Hotspot kein Fernverkehr.

Gleichzeitig haben wir so eine Art Schienenstau. Die Regionalisierung des Bahnverkehrs war in Baden-Württemberg sehr erfolgreich. Das Stuttgarter Verkehrsministerium hat den Nahverkehr massiv ausgebaut. Das ist vorbildlich. Es gibt landesweite Bedienungsstandards, die vorzeitig erreicht wurden, wie ein Halbstundentakt zwischen Ulm und Friedrichshafen. Aber der Erfolg frisst seine Kinder. Denn der dichte Takt im Nahverkehr hat Schattenseiten. Wegen der schlechten Infrastruktur (zu wenig Bahnsteigkanten, Weichen oder Signale) ist das System an der Grenze – oder schon darüber hinweg. Ein Menetekel sehen wir im württembergischen Allgäu. Die NVBW strich unterjährig einige RB-Züge zwischen Wangen und Kißlegg. Nur so gibt es wieder genügend Luft für die RE-Linie München–Memmingen–Lindau und die ECE München–Memmingen–Lindau–Zürich. Ohne die Streichung der RB-Züge wäre der Fahrplan zwischen München und Lindau zu instabil geworden.

Bei so dichtem Nahverkehr ist es durchaus nachvollziehbar, dass DB Fernverkehr gar kein Interesse daran hat, die Regionen zu erschließen. Denn DB Fernverkehr muss mit jedem Zug Geld verdienen. Solange das so ist, wäre es unwirtschaftlich, in Konkurrenz zu dichten RE-Linien anzutreten. Hinzu kommt das Deutschland-Ticket, das Nahverkehrszüge noch viel preiswerter im Vergleich zum Fernverkehr macht. In Fernverkehrszügen gilt das Deutschland-Ticket nicht. DB Fernverkehr würde zudem riskieren, auf verstopften Strecken noch mehr Verspätung einzufahren – oder andersherum mit seinen Verspätungen den Nahverkehr zu stören.

Nun könnte man sich zurücklehnen und dem Ideal des integralen Taktfahrplans (ITF) frönen. Solch ein ITF ist in Baden-Württemberg realisiert. Punkt. Wir haben den besten Fahrplan aller Zeiten. Wir sind sozusagen im Fahrplan-Himmel. Der Blick auf die Echtzeitdaten am Smartphone führt dann geradewegs in die Reise-Hölle. Aus Fahrgastsicht helfen die schönsten Fahrpläne nichts, wenn die Züge immer verspätet sind. Jedes Prozent schlechterer Pünktlichkeitswerte potenziert sich bei den Anschlussverlusten.

Der Anschlussverlust im Knotenbahnhof ist derzeit ein Massenphänomen. Natürlich könnte man bei der elektronischen Fahrplanauskunft eine längere Umsteigezeit eingeben. Aber was soll man als Mindestumsteigezeit angeben? Da geht das Lottospiel weiter. Die Risiken der Reiseplanung werden bei dieser Methode auf die Fahrgäste abgeschoben. Kurz: Fahrpläne,

BILD: © DEUTSCHE BAHN AG / UWE MIETHE

Bahnhof Memmingen in der Abenddämmerung: Am Bahnsteig 5 stehen die Baureihen 622 und 623der DB Regio abfahrbereit als RB. Am Bahnsteig 3 ist vor kurz vorher eine Baureiher 650 DB Regio als RB angekommen.

die absolute Basis des Bahnverkehrs, sind nicht mehr verlässlich. Das macht die Reiseplanung unkalkulierbar, wenn man oft umsteigen muss. Wesentlich entspannter ist es, wenn man ohne (oder mit wenigen Umstiegen) ans Ziel kommen kann. Je länger die Reise, desto höher ist zwar die relative Toleranz für Verspätungen. Wir Fahrgäste sind aber nur ungern bereit, absehbar am Bahnsteig auf den nächsten Taktzug zu warten. Deshalb sind Direktverbindungen von eminenter Bedeutung – und zwar nicht nur für Familien mit kleinen Kindern, mobiltätseingeschränkte Reisende oder Reisende mit viel Gepäck.

Angesichts der extrem vollen Trassen scheint der weitere Ausbau des Angebots ausgeschlossen. Auch die bekannten Überlegungen, sogenannte Systemtrassen für Nah-, Fern- und Güterverkehr zu schaffen, helfen wenig. Dazu ist das Schienennetz noch lange nicht hinreichend ausgebaut. Die Aussage von Herrn Staatssekretär Theurer, der Deutschlandtakt sei erst 2070 fertig, bestätigt diese Annahme. Deshalb bleibt nur die Lösung, die harte Trennung von Nah- und Fernverkehr abzumildern.

Diese Trennung ist historisch bedingt. Sie ergibt sich aus der grundgesetzlichen Trennung von Zuständigkeiten. Grob gesagt sollen die Länder den Nahverkehr managen. Fernverkehr ist Bundessache. Auch knapp eine Generation nach der Bahnreform 1994 sind die negativen Folgen dieser harten Trennung nicht behoben. Diese Trennung ist in Deutschland in geradezu preußischer Härte exekutiert. Der Blick über die Grenzen zeigt, dass das EU-Recht diese harte Umsetzung nicht erzwingt. So zeigen in Deutschland die Bundesländer mit dem Finger auf den Bund. Die Länder rufen nach immer mehr Geld, Stichwort Regionalisierungsmittel. Der Bund dagegen sieht sich für die Fernverkehrsanbindung der Regionen als nicht zuständig an. Er verweist hier auf die DB AG. Diese wiederum beruft sich auf das Aktienrecht, das unwirtschaftliche Verkehre verbiete. So segensreich der Föderalismus auch sein mag, hier scheint er eine Dauerschleife des Fingerzeigens auszulösen.

Deshalb fordert PRO BAHN Baden-Württemberg, zumindest punktuell diese Trennung zu überwinden. Das ist einfach möglich, indem einzelne Takt-RE auf Takt-IC durchgebunden werden. Betriebstechnisch ist das keine Herausforderung, im Gegenteil. Nach dem Konzept von PRO BAHN Baden-Württemberg würden IC als zusätzliches Zugmaterial in die RE-Takte hineinfahren. In dieser Taktlage könnten die eigentlich vorgesehenen RE-Züge als sogenannte Heißreserve vorgehalten werden. Lokführer und Zug stünden startklar bereit. Das bedeutet, dass diese RE-Züge sofort einscheren könnten, falls der durchgebundene IC absehbar extreme Verspätung haben sollte. Das würde den Nahverkehrstakt schützen. Generell würde es zumindest in ausgesuchten, einzelnen Taktlagen durchgehende Züge aus den ländlichen Regionen in das Fernverkehrsnetz geben.

Schauen wir uns die Vorteile und die bekannten Einwände näher an.

Solche Mischverkehre werden teilweise kritisiert. Das Ideal sind Züge, die nur hin- und herpendeln, den ganzen Tag im exakt selben Takt. Selbst Richtungswechsel gelten als Störfaktor. Das Stärken und Schwächen ist auf dem Rückzug, weil es einfach zu viele technische Probleme damit gibt. Das mag man im Zeitalter der KI bedauern. Aber für die Eisenbahn scheint das zu komplex geworden zu sein. Die Bedürfnisse von Reisenden, die über die Taktknoten hinausfahren müssen, kommen damit unter die Räder. Oder genauer: Diese Interessen werden mit Hinweis auf das Ideal des ITF zurückgestellt. Wie dargestellt, funktioniert der ITF in Deutschland aber nicht. Das wird absehbar so bleiben, bis die großen Streckensanierungen Mitte der 2030er-Jahre abgeschlossen sein werden.

Dieser harten Realität stellen wir uns als Fahrgastverband. Deshalb müssen die überregionalen Verbindungen stärker gesichert werden. Mit der von PRO BAHN Baden-Württemberg vorgeschlagenen „Heißreserve" sind die betrieblichen Risiken nahezu auf null reduziert. Unser Konzept sorgt für mehr Redundanz, für mehr Stabilität in den Regionen. Denn die RE-Takte sind ja ihrerseits oft auf Kante genäht. Grund sind wirtschaftliche Interessen. Um Züge und Personal einzusparen, wenden die Nahverkehrszüge innerhalb weniger Minuten im Endbahnhof auf den Gegenzug. Angesichts der vielen Engstellen bei Signalen, Weichen und Bahnsteigkanten führt auch diese „betriebswirtschaftliche Optimierung" zu massiven Verspätungen. Ein IC mehr im System lindert diese Schwächen.

Man mag einwenden, dass eine Garnitur mehr im System mehr Geld koste. Das ist richtig. Aber was ist teurer: dauerhafte Anschlussverluste und zermürbte Fernverkehrsreisende aus den Regionen, die aufs Auto umsteigen – oder die geschickte Verknüpfung vorhandener Züge, um mehr Stabilität ins System zu bringen? Diese Verknüpfung ist das Mittel der Wahl. Denn Trassen sind extrem knapp. Personal fehlt allerorten. Parallele Verkehre von Fern- und Nahverkehr sind nicht mehr leistbar. Die gesetzliche Trennung dieser Verkehre sollte in der Praxis überwunden werden – ganz einfach und partnerschaftlich.

Ein weiteres Argument gegen IC in RE-Takten ist die fehlende Flexibilität von DB Fernverkehr. So sei der Radtransport im IC eingeschränkt. Aber das Argument greift nicht. Denn alle IC der DB haben Radabstellplätze, wenn auch mit Pflicht zur Reservierung. Und angesichts des dichten Nahverkehrs haben die Radler genügend Optionen. Aber gerade für die Radler bieten die IC-Züge auch entscheidende Vorteile. Denn hier müssen sie mit ihrem Rad nicht hektisch im Knotenbahnhof umsteigen. Ihr Rad müssen sie nicht über Treppen wuchten oder in engen Aufzügen transportieren.

In diese Kategorie der inflexiblen DB AG gehören auch die Baustellenverkehre. Natürlich trifft eine Baustelle in NRW auch den Süden von Baden-Württemberg, wenn es einen durchgehenden IC gibt. Der baustellenbedingte Ausfall in NRW schlägt also bis in den Süden durch. Mit der geschilderten Heißreserve ließe sich das aber gut ausgleichen.

Ein weiteres Gegenargument sind die Tarife. Normalerweise gilt ein Nahverkehrsticket nicht im Fernverkehr. Das ist aber nicht zwingend. EU-rechtlich ist es durchaus zulässig, über Ausschreibungen die IC-Züge in die Nahverkehrstarife – zumindest teilweise und auf relevanten Abschnitten – einzubinden. Die IC Frankfurt–Siegen–Münster oder Berlin–Chemnitz sind prominente Beispiele. Die Gäubahn Stuttgart–Singen ist ebenfalls mit Nahverkehrstickets nutzbar. Es fahren dort IC-Züge, die eine IC- und eine RE-Zugnummer haben. Die ist ebenfalls mit Nahverkehrstickets nutzbar. Dort fahren IC-Züge, die eine IC- und eine RE-Zugnummer haben. Solch eine Finanzierung können die Länder gern ausdrücklich „ohne Präjudiz" übernehmen. So kann der Bund nicht argumentieren, die Länder würden seine Untätigkeit beim Fernverkehr akzeptieren. Die Kosten halten sich sehr im Rahmen, da es nur einzelne Durchbindungen betrifft. Das ist noch lan-

DB Fernverkehr mit ET 4010 als IC 483 auf der Strecke Stuttgart–Singen zwischen Sulz und Aistaig am Neckar.

BILD: © DEUTSCHE BAHN AG / GEORG WAGNER

ge kein InterRegio-Nachfolgekonzept. Darauf werden wir aber noch länger warten müssen.

Fahrplan-Ästheten mögen einwenden, die Vorhersehbarkeit sei eingeschränkt. Das gilt aber nur für den eingesetzten Zugtyp. Der Fahrplan bleibt unverändert. Abgesehen davon sind Fahrplansystematiken für Fahrgäste heutzutage nicht mehr so relevant. Denn sie arbeiten überwiegend mit einer tagesaktuellen Online-Auskunft. Dazu werden sie von der DB AG angesichts vieler Baustellen geradezu gedrängt. Wenn für eine größere Relation ein Direktzug angezeigt wird, ist das ein wichtiges Kriterium.

Ein weiteres Gegenargument ist die hohe Komplexität. Richtig ist, dass zum Beispiel ein IC 2 andere Beschleunigungswerte hat als ein Nahverkehrstriebzug. Auch die Umläufe anzupassen ist kompliziert. Sind genügend Bahnsteigkanten vorhanden? Passt es mit der Werkstattanbindung? Nicht zu vergessen das Personal: Da sind Schichten und Mindestruhezeiten zu beachten. Wir sagen jedoch, dass Pilotprojekte möglich sind. Natürlich kann ein Fernzug nicht alle Reiseziele abdecken. Aber: Erfreulicherweise ist es noch immer so, dass ein Intercity ein gutes Image hat. Der Werbeeffekt eines Fernzugs ist sehr groß. Nicht zuletzt der spürbar größere Komfort – größere Sitzabstände, 1. Klasse, Verpflegung, mehr direkt erreichbare Ziele – macht mehr Lust auf die Bahnreise. Wir meinen, dass dieser Werbeeffekt des DB Fernverkehrs für die Regionen genutzt werden sollte. Ein oder zwei solcher IC-RE-Durchläufe würden allen Aufwand aufwiegen.

Fazit

Wir kämpfen für eine schnelle und einfache Lösung, gern auch mit Pilotprojekten. Auf Grundsatzänderungen wollen wir fast 25 Jahre nach Ende des InterRegios nicht mehr warten. Leider ist das Verkehrsministerium von Baden-Württemberg noch zögerlich. Man fürchtet, der Bund würde dann noch mehr die Länder in die Pflicht nehmen. Beim regionalen Fernverkehr tut sich aber seit 25 Jahren nichts Relevantes. Das Konzept IC-neu der DB aus dem Jahr 2015 wurde allenfalls in homöopathischen Dosen umgesetzt. Der Deutschlandtakt braucht noch Jahre oder Jahrzehnte, bis seine Ausbauten wirken.

Es ist deshalb dringend geboten, schnelle und fahrgastfreundliche Lösungen zumindest zu testen. Unser Konzept wäre einen Test wert!

ULRICH ARNDT

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
LANDESVERBAND BADEN-WÜRTTEMBERG