



---

**Wir verbinden Deutschlands Regionen**

**Schnell – Direkt – Attraktiv**

**(RE X – Netz)**

**Konzept  
zur Entwicklung eines  
interregionalen Expressnetzes**

Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV  
Hardenbergplatz 2  
10623 Berlin  
Tel: 030 / 59 00 21 27  
Fax: 030 / 59 00 21 29  
[www.bag-spnv.de](http://www.bag-spnv.de)

**Berlin, 22. Januar 2003**



---

## 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.

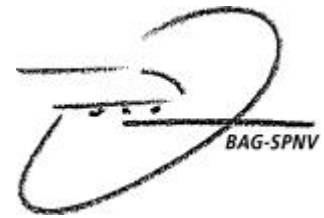
Aus Sorge um das Gesamtsystem Eisenbahn und die notwendige Vernetzung zwischen Nah- und Fernverkehr hat sich die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) intensiv mit dieser Thematik befasst und ist zu folgenden Grundpositionen gelangt:

1. Nach Artikel 87 e 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 langlaufender, 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 vormals 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.



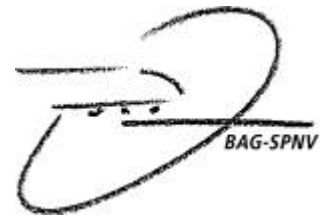
---

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. Zugkm im InterRegio-Verkehr gestrichen worden sind.

Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 wurde die zweiten Stufe dieses Konzeptes umgesetzt (MORA-P II). Die Aufgabenträger des SPNV befürchten bis zum Jahr 2004 den Entfall von weiteren 23 Mio. Zkm 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 grundgesetzlichen 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 gestaltende Rolle eines Aufgabenträgers für den Fernverkehr übernehmen wird.

Aus Sicht der Länder und Aufgabenträger gewünschte langlaufende Verbindungen (z. B. ehemalige Interregio-Linien und langlaufende 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.

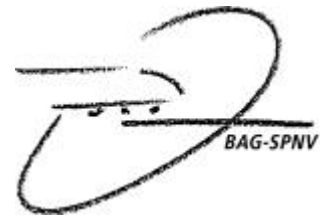
Eine Netzdefinition könnte nach folgenden Gesichtspunkten erfolgen:

Netz	Merkmale	Finanzierung
A-Netz	Verkehre zwischen Metropolen, größeren Oberzentren und Ballungsräumen	Eigenwirtschaftlich Kein Bestellprinzip
B-Netz	Anbindung von solitären Oberzentren und touristisch relevanten Räumen, Ergänzung zum A-Netz	Grenze zwischen Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit, ggf. Bestellprinzip

*A-Netz: Hochgeschwindigkeitsnetz, B-Netz: Interregionales Expressnetz*

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 Anlage 1 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.

Anlage 1-1 zeigt das nach diesem Vorschlag zu bedienende Streckennetz eines interregionalen Expresszugnetzes. Um die Bedienungsqualität des gesamten Fernverkehrs übersichtlich darzustellen, sind die Strecken des Hochgeschwindigkeitsnetzes – nachrichtlich nach den bekannten Planungsständen – mit aufgeführt.

In Anlage 1-2 ist ein Entwurf für die konkrete Angebots- und Liniengestaltung des RE X-Netzes enthalten. Dabei werden zum Teil bestehende InterRegio- und RegionalExpress-Linien aufgegriffen, zum Teil werden aber auch neue Linienführungen mit neuen Technologien (Flügelung) vorgeschlagen.

Das interregionale Expressnetz umfasst ein jährliches Leistungsvolumen von **insgesamt 59,8 Mio. Zugkilometern**. Davon sind 45,1 Mio. Zkm 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. Zkm sind Leistungen, die derzeit nicht im SPNV gefahren werden, 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:

- langlaufender, 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 lokbespannten 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**

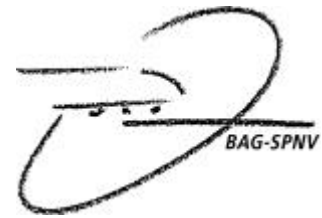
- min. 160 km/h, optional bis 200 km/h lauffähig
- hohes Beschleunigungsvermögen, aufgrund der gegenüber dem Hochgeschwindigkeitsverkehr erhöhten Zahl von Halten
- Fahrzeugtyp muss für E-Traktion und Diesel-Traktion gleichermaßen zur Verfügung stehen
- optional gemeinsame Traktion je einer E- und einer 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 Vorhaltung 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 flughafenverkehr-relevanten 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 langlaufender, 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 langlaufenden 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 Relationen sollten keine weiteren Tarife (z. B. Haustarife der Unternehmen) zum Einsatz kommen.

## **Tarifgestaltung in langlaufenden Relationen**

Für lange Relationen über mehrere Hundert Kilometer gelten folgende Rahmenbedingungen:

- Der DPT (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 langlaufenden 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 vsl. 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 langlaufenden 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 vsl. 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 vsl. 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 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 hier-



---

zu gegeben sind. Hierzu gehört insbesondere die Ausstattung mit den notwendigen finanziellen Mitteln durch den Bund. Die organisatorische Übernahme der Bestellfunktion für die langlaufenden 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. Zkm. 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/Zkm 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 InterRegion-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 – Aarhus und Hamburg – Aarhus, 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 Potentiale auszuschöpfen und neue Potentiale 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 Zugpaaren (sonntags sieben) gefahren. Da zusätzlich in den Stunden dazwischen Regi-



---

onalbahnen zwischen Flensburg und Neumünster, ist eine Integration dieser Leistungen grundsätzlich möglich.

Zur Sicherstellung des internationalen Verkehrs nach Dänemark verkehren täglich sieben 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, vergrößertem 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.

<b>Termin</b>	<b>Meilenstein</b>
Januar <b>2003</b>	Vorlage des Grobkonzepts
bis Sommer <b>2003</b>	Ausgestaltung des Grobkonzeptes durch die Aufgabenträger
	Klärung der organisatorischen, rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen
bis Sommer <b>2004</b>	Ausschreibung des 1. Teilnetzes, Zuschlagerteilung
Fahrplanwechsel <b>12/2006</b>	Betriebsaufnahme 1. Teilnetz
<b>Bis 2010</b>	Vollständige Umsetzung



---

## Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1      Definition eines RE X - Netzes im Schienenpersonenfernverkehr
- 1-1)      Grafische Darstellung Streckennetz
  - 1-2)      Grafische Darstellung Liniennetz
  - 1-3)      Tabellarische Darstellung