

## 20 Jahre Intercity in Österreich

### Intercity, 20 Jahre danach

Der „Intercity“ steht in Österreich im unmittelbaren Zusammenhang mit der Einführung des NAT 91 (Neuer Austrotakt-Takt 91). Mit 2. Juni 1991 trat der seit Jahrzehnten umfangreichste Fahrplan der ÖBB in Kraft, der die erste Etappe eines integrierten Taktsystems im Rahmen des Vorhabens „Neue Bahn“ verwirklichen sollte. 20 Jahre danach kann vom Scheitern dieses Zieles gesprochen werden. Einige damals im Takt verkehrenden Nebenstrecken wurden Opfer der Nebenbahneinstellungen und auch innerösterreichische ehemalige Taktlinien wie Wien-Zell am See-Innsbruck, Graz-Linz, Graz-Salzburg und Graz-Innsbruck existieren nicht mehr bzw. werden nur mehr durch einzelne Züge bedient. Politischer Unwille, eine aufgeblähte Bürokratie, engstirniges Denken, komplizierte eigenständige Verkehrsverbände und der vorgeschobene wirtschaftliche Sparzwang, haben zu teilweise katastrophalen Zuständen im österreichischen Fernverkehr der Bahn geführt. Ab Dezember 2011 wird Graz, die zweitgrößte Stadt Österreichs, im österreichischen Bahnfernverkehr nur mehr mit Wien und 3 Mal täglich mit Salzburg verbunden sein. Die Verbindung nach Klagenfurt erfolgt mit Intercity-Bus auf der Autobahn, ebenso sollen Linz und Salzburg eventuell mit dem Intercity-Bus auf der Autobahn eingebunden werden. Als Ersatz haben bereits 3 Busbetreiber um eine Konzession für Graz-Salzburg angesucht. Der 2-geleisige Ausbau St.Michael-Selzthal zur Hochleistungsstrecke sowie Ausbauten der Pyhrn- und Ennstalstrecke werden somit zu Fehlinvestitionen, da der Zugverkehr immer mehr eingeschränkt wird. Auch die Tagesverbindungen über Tarvisio nach Venedig wurden von Bahn auf Intercitybus umgestellt. Im Sommer verkehren am Wochenende sogar 5 Buskurse zwischen Klagenfurt und Venedig. Vom ehrgeizigen Ziel der Vernetzung einer vernetzten Bahninfrastruktur ist nicht mehr viel übrig. Auch der Zielfahrplan Plan 912 (Arbeitstitel für die Einführung eines integrierten Taktfahrplanes zwischen 2009 bis 2012) dürfte wohl kaum mehr in ursprünglicher Form umgesetzt werden. Es ist zu befürchten, dass die Milliarden an Investitionen in die Zukunft der Bahninfrastruktur, diese bis auf wenige Hauptstrecken vernichten werden. Was bleibt sind Schulden für Generationen, um auf wenigen Schnellfahrtstrecken teure Prestigezüge anbieten zu können. Ein Verzicht auf das Auto, wird mangels Flächendeckung des öffentlichen Verkehrs, auch in Zukunft somit nicht möglich sein. Bleibt nur auf das Wunder des Umdenkens zu hoffen, um die Mobilität mit der Eisenbahn noch retten zu können.

## Auf dem Weg zum Intercity

Vor 20 Jahren herrschte jedenfalls Aufbruchstimmung in ein zukünftiges Fahrplansystem der Bahn nach Vorbild der Schweiz, wonach alle Bahnhöfe und Haltestellen im Takt untereinander erreichbar sind. Ebenso sollte auch das Busnetz in diesen Takt eingebunden werden. In Österreich hatte der Taktfahrplan der Bahn bereits eine jahrzehntelange Entwicklungsgeschichte hinter sich.

Sommer 1975	2-Studentakt Wien-Salzburg mit 6 Zugpaaren
Sommer 1976	2-Studentakt Wien-Graz mit 6 Zugpaaren
Sommer 1978	2-Studentakt Wien-Villach (Wien-Bruck a. d. Mur mit Grazer Takt vereint, Bruck a. d. Mur-Wien getrennt - somit Studentakt)
1979 1981	Einbeziehung 7 weiterer Züge auf der Westbahn durch Verlegung in das Taktsystem
Sommer 1981	Trennung des Grazer und des Villacher Taktes auch in Nord-Süd-Richtung (ergibt zwischen Wien-Bruck a. d. Mur in beiden Richtungen Studentakt)
Sommer 1982	2-Studentakt Wien-Innsbruck (Schleife Rosenheim), somit Wien-Salzburg Studentakt (erstmal Name „Austro-Takt“)
Sommer 1983	„Gegensteuerungsmaßnahmen“
1986-1987	2 Einsparungsprogramme
ab 1988	Neuausrichtung der Fahrplanpolitik zum Integrierten Taktfahrplan
Sommer 1991	Einführung des NAT 91, Ziel war der Idealfahrplan 2000

Der NAT91 wurde deshalb mit Sommer 1991 eingeführt, weil die DB zum gleichen Zeitpunkt ihr neues Taktnetz „IC 91“ angeboten hat. In Passau, Salzburg, Kufstein, Lindau und Mittenwald musste daher an das DB-Netz angeknüpft werden.

## Die Baureihe 4010, der Vorläufer des Intercity

Als der Vorläufer des „Intercity“ kann die mit Sommer 1965 beim „Transalpin“ eingesetzte Baureihe 4010 bezeichnet werden, die bis 1978 in 29 Stück geliefert wurde. Sie kennzeichnete sich damals durch einen hervorragenden Komfort, Abteil- und Großraumwagen in beiden Wagenklassen, sowie Speisewagen oder Halbspeisewagen. Die über 13 Jahre lang ausgelieferten Garnituren verkehrten zuletzt als 6-teilige (incl. Triebkopf) Einheiten und erfreuten sich beim Reisepublikum immer großer Beliebtheit.

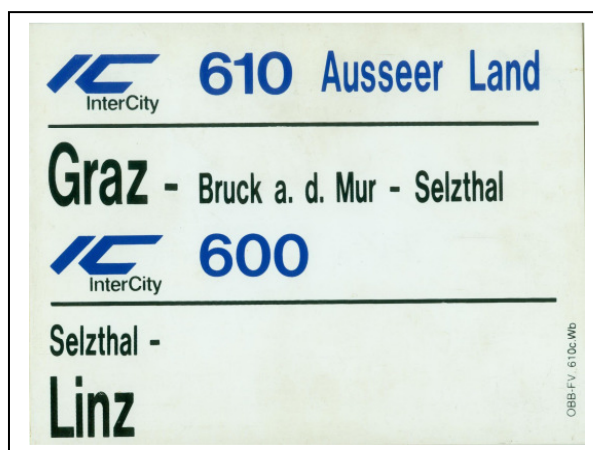


4010 028-1 als „TRANSALPIN“ während der Ausstellung 150 Jahre Eisenbahn in Österreich

Besonders die innerösterreichischen Querverbindungen Graz-Salzburg, Graz-Linz und Graz-Innsbruck konnten damit beschleunigt und im Komfort deutlich gehoben werden. Weiters ermöglichte die Baureihe 4010 die Vertaktung Wien-Graz und Wien-Villach und schließlich wäre auch der NAT91 ohne sie nicht möglich gewesen. Die IC-Linie 3 Wien-Graz-Spielfeld Straß wurde mehrheitlich, die IC-Linie 6 Graz-Linz und IC-Linie 7 Graz-Innsbruck ausschließlich mit Reihe 4010 gefahren. Weitere Umläufe gab es auch auf der IC-Linie 4 Wien-Villach-Salzburg/Lienz. Der österreichische Intercity ist damit eng mit der Baureihe 4010 verbunden. Sie kann als der „Ur-Intercity“ bezeichnet werden, auch wenn die Züge Jahrzehnte als TS (Triebwagenschnellzug) im Fahrplan gekennzeichnet waren.

## Intercity als Rückgrad des NAT 91

Im NAT91 bildete der Intercity das IC-Linien-Taktgefüge, die Eurocity und der neu geschaffene Supercity fuhren außerhalb der Taktzeiten in eigenen Trassen. Dies führte zu Parallelführungen in Minutenabständen über große Entfernungen wie z.B. je Richtung 3 Mal täglich im Abschnitt Wien-Feldkirch (671 km), und zusätzlich 2 Mal täglich im Abschnitt Innsbruck-Feldkirch (159 km). Hinzu kam noch der zusätzlich tägliche Autoreisezug Wien-Feldkirch. Auch im Abschnitt Graz-Innsbruck (448 km) wurden IC und EC parallel geführt. Dazu kam ein Stundentakt im Abschnitt Bischofshofen-Wörgl-Innsbruck, der die Zuganzahl plötzlich fast verdreifachte. Auf der Tauernbahn konnten 2 EC-Zugpaare im Übergang Salzburg in den Takt integriert werden, 2 weitere EC-Zugpaare wurden außerhalb des Taktes geführt. Dazu kam noch ein weiteres EC-Zugpaar ab Schwarzach-St. Veit nach/von Klagenfurt hinzu. Ein zugegebenermaßen großzügiges Angebot, welches von vornherein wirtschaftliches Risiko war. Zwar konnte die Beförderungsleistung erheblich gesteigert werden, die Kosten für die Führung der Züge stiegen aber noch mehr. Eine Integration der EC-Züge in das IC-Taktschema hätte dies relativiert und für eine bessere Auslastung der Züge gesorgt. Der Intercity war mit seinen Linien im Ein- oder Zweistundentakt in Knotenbahnhöfen und im Übergang auf andere Strecken abgestimmt. Die außerhalb dieser Takte verkehrende Eurocity und Supercity waren es hingegen nicht. Damit war der Intercity mit über 120 Zügen das Herz des NAT91. Letztendlich führten eigene Planungsfehler zum raschen wirtschaftlichen Niedergang eines viel versprechenden Systems. Markaber mag auch sein, dass ausgerechnet ein teuer bezahltes amerikanisches Institut die Ausarbeitung und Empfehlung zur Linienführung gab. Ein Schweizer Institut hätte mit angrenzender Wahrscheinlichkeit zum Gelingen des NAT91 beigetragen. Die Schweiz gilt schließlich als Musterbeispiel, wenn es um die Gestaltung integrierter Taktfahrpläne geht.



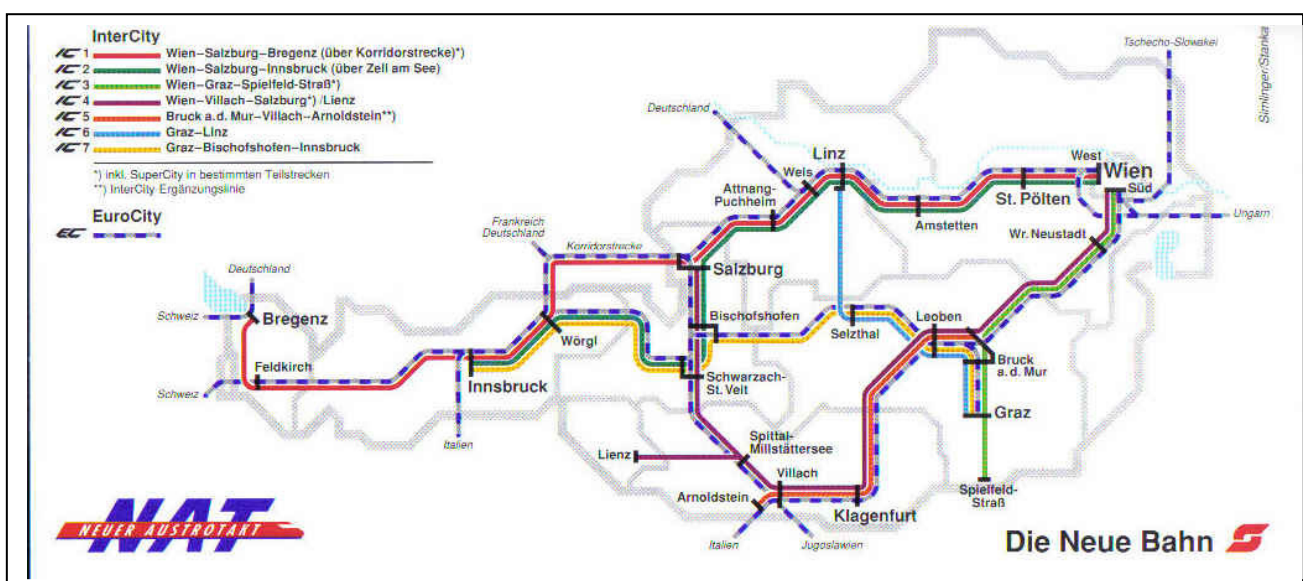
## NAT 91 mit IC-Liniennetz

Kernstück des NAT91 war ein Österreich umfassendes Liniennetz von 7 Linien, auf denen Intercityzüge mit bis zu 140 km/h verkehrten. Eine Ausnahme bildete die IC-Linie 5 Bruck an der Mur-Arnoldstein, deren Züge als Eilzüge verkehrten und durch vermehrte Halte Aufgaben des Regionalverkehrs übernahmen. Diese Linie wurde zwar in der Veröffentlichung als IC-Linie, in der Erklärung jedoch als IC-Ergänzungslinie bezeichnet. Die Eilzüge wurden auch mit Baureihe 4010 geführt und boten somit Buffetbetrieb und Zugtelefon an. In den Abschnitten Graz-Spielfeld Straß und Spittal Millstättersee-Lienz verkehrten nur einzelne Zugpaare, meist in Tagesrandlage.

Folgende Linien bildeten das erste Intercitynetz:

- IC 1 Wien-Salzburg-Kufstein-Innsbruck-Bregenz
- IC 2 Wien-Salzburg-Zell am See-Wörgl-Innsbruck
- IC 3 Wien-Graz-Spielfeld-Straß
- IC 4 Wien-Villach-Salzburg bzw. Lienz
- IC 5 Bruck a. d. Mur-Villach-Arnoldstein
- IC 6 Graz-Selzthal-Linz
- IC 7 Graz-Selzthal-Bischofshofen-Wörgl-Innsbruck

Auffallend ist im heutigen Vergleich die Namensgebung der Intercitys. Bis auf 7 IC-Züge hatten alle klangvolle Namen, die sich auf österreichische Landschaften oder Personen aus der Kulturgeschichte Österreichs bezogen.



## Die Marke Intercity

Der neue Intercity wurde auch Publikumswirksam in Szene gesetzt. Dazu gehörten Zugtaufen und Zugnamen, die auch werbewirksam zu vermarkten waren. Der Verkauf von Namen für Züge war damals noch tabu. So fuhren auf der IC-Linie 1 (Wien-Salzburg-Kufstein-Innsbruck-Bregenz) „Markus Sittikus“, „Pfänder“, „Silvretta“, „Bregenzerwald“, „Alemannia“, „NÖ Tonkünstler“, „Bodensee“, „Montfort“ und der SC „Wiener Symphoniker“. Übernommen wurden dabei die jahrzehntelang eingeführten traditionsreichen Verbindungen, deren Namen für Komfort und Qualität standen, ergänzt durch neue wohlklingende Namensgebungen, die eine angenehme Atmosphäre anklingen ließen. 20 Jahre später werden namenlose Railjet geführt, die für enge Platzverhältnisse in der Economy und Bistro statt Speisewagen stehen. Das vom Reisepublikum nicht angenommene Bistro wird derzeit bei allen bereits gelieferten Railjets zu einem Speiseraum mit 14 Sitzplätzen umgebaut. Ab der Garnitur 38 ist der Speiseraum bereits werkseitig vorhanden. Die heutigen als ÖBB EC oder ÖBB IC geführten Verbindungen der Linie Wien-Bregenz heißen „Urlaub am Bauernhof“, „Hotel Ibis“, „St. Anton am Arlberg“ und „Stadt Innsbruck“, wobei diese noch „harmlose“ Vertreter von Zugnamen abgeben.



Sie stehen aber nicht mehr als Synonym für angenehmes Reisen, sondern für die Vermarktung von Produkten, die mit der Bahn meist in keinem Zusammenhang stehen. Mittlerweile geht der Trend auch wieder zum namenlosen Zug. Der aktuelle ÖBB Fahrplan 2011 weist bis dato die wenigsten Zugnamen innerösterreichischer EC- und IC-Verbindungen auf. Wahrscheinlich dürfte den Unternehmen der Preis für die Namensgebung zu hoch sein, dessen Werbeeffect eher angezweifelt werden kann. Immerhin mussten schon vor einigen Jahren über 8.000,- € pro Fahrplanjahr dafür bezahlt werden. Doch auch die Eurocity blieben nicht verschont. Die einst klangvollen Brenner-Eurocity „Garda“, „Michelangelo“, „Tiepolo“, „Leonardo da Vinci“, „Paganini“ und „Val

Gardena/Grödnertal“ heißen heute alle nur mehr „DB-ÖBB EuroCity“. An kommerziellen Zugnamen sind aktuell unter anderem bei ÖBB EC, ÖBB IC oder IC „Lakeside Park“, „Energie Klagenfurt Strom“, „easybank“, „AMA Gütesiegel“, „Kinderhotels“, „atomkraftfrei leben!“, „Bildungsmessen.at“, „auslandssemester-info.at“, „WIENERIN-das Frauenmagazin“, „Bauunternehmen Granit“ oder „Kimberly Clark-Hakle“ (Werbung für Toilettenpapier) zu finden. Die Schreibweise ist nicht einheitlich, denn es wird im Kursbuch in Block- oder Druckbuchstaben, aber auch als eMail-Adresse geschrieben. In gleicher Schreibweise erscheinen die Namen auch auf den Wagentafeln an der Innenseite der Einstiegtüren. Auch viele Regionalzüge tragen Namen als Werbeträger. Deren Sinn darf aber angezweifelt werden. Aktuelle Regionalzüge sind z.B. „Region 10 vor Wien“, „NÖN“, „EF Education“, „COMPLIMENT-das Magazin für Frauen ab 40“, „BahnStore Mistelbach“, „Amnesty International“, „Sonneninsel Malta“, „VIDEOTHEK BELLISSIMO“ und viele Andere. Railjet und ICE sind namenlos. Natürlich, wer braucht schon Namen bei einem Zug, wenn dieser ohnehin als „Railjet“ oder „Intercity-Express“ bezeichnet wird. Stand früher der Eurocity „Bela Bartok“ für einmal täglich schnelles und bequemes Reisen zwischen Wien und Budapest, kann dies heute im „Railjet“ 4 Mal am Tag absolviert werden. Der Intercity verdankt seine Popularität dem 2-Klassensystem, der Blockzugbildung, der Wagenausstattung, dem Speisewagen, der Haltepolitik, der Geschwindigkeit und natürlich der Werbestrategie, welche damals mit einem stilvollen Namen des Zuges im Zusammenhang stand. Dies galt für das IC-System der DB genauso wie für den IC der ÖBB. Der Intercity im NAT 91 war in seiner Wagenreihung auch stark an die erfolgreiche Baureihe 4010 angelehnt. Die Zugbildung bestand aus 1. Klasse Abteil- und Großraumwagen, einem Speisewagen und 2. Klasse mit ebenfalls Abteil- und Großraumwagen. Bauartgleiche Wagen in unterschiedlicher Sitzkonfiguration und Klimaanlage standen dafür damals aber nicht zur Verfügung. Die Standardlänge bildeten somit meist 8 Wagen unterschiedlicher Bauarten, Farben und Dachhöhen. An Speisewagen kamen die Eurofima-Wagenserie 88-70, die Speisewagen Bauart Lange Schlieren 88-75, neuere Speisewagen 88-90 und 88-91 (welche 1991-1992 geliefert wurden) und die modernisierten Speisewagen 88-33 aus 1966 („Arlberg-Express“ Speisewagen) zum Einsatz. Die zusätzlich in Tagesrandlage schnell verkehrenden Supercity-Züge SC 180/SC 181 „Wiener Philharmoniker“ Wien-Innsbruck-Wien, SC 188/SC 189 „Wiener Symphoniker“ Wien-Bregenz-Wien, SC 132 „Landskron“ Villach-Wien, SC 138 „Dobratsch“ Villach-Wien und SC 150 „Styria“ Graz-Wien, wurden auf der Westbahn mit bis zu 160 km/h gefahren, während die Intercity mit 140 km/h festgelegt wurden. Die Supercity „Landskron“ und „Styria“ wurden mit Baureihe 4010 geführt. 1996 wurde die Zuggattung Supercity abgeschafft und die schnellen innerösterreichischen Züge (vorwiegend Wien-Bregenz) zu Eurocity deklariert. Somit wurden die internationalen Eurocity, wie damals die TEE, plötzlich zu Inlandszügen.




# Zugbegleiter

**EC 63** Transalpin


---

Basel–Zürich–  
Innsbruck–Kufstein–  
Salzburg–Linz–Wien


---


  

---



## EuroCity



Winter 25. IX. '88–27. V. '89 

# Zugbegleiter

## SuperCity

**SC 968** Wiener Symphoniker

---

Wien–Linz–Salzburg  
(Korridorzug)–Innsbruck–  
Feldkirch–Bregenz

---

Gedruckt auf Recyclingpapier

27. IX. '92–22. V. '93  

EuroCity und SuperCity – Vorläufer zum NAT'91



## Niedergang NAT 91 und Intercity

Der NAT 91 wurde als Meilenstein auf dem Weg zum IT 2000 (Integrierter Taktfahrplan) gefeiert, dessen Verwirklichung aber auch noch 2011 in unbekannter Ferne liegt. Da liefern sich ab Dezember 2011 auf der Westbahn Wien-Salzburg die Unternehmen ÖBB und Westbahn GmbH einen Preis- und Komfortkampf um Kunden, während Graz nur noch 3 Mal täglich mit Salzburg verbunden sein wird. Von Graz nach Innsbruck oder Linz wird gar keine direkte Fernverbindung mehr angeboten. Einige Nebenlinien, im NAT 91 noch großzügig vertaktet, existieren nicht mehr. Besonders das Land Niederösterreich, welches sich als „Retter der Nebenbahnen“ bezeichnet, hat fast alle übernommenen Strecken eingestellt und betreibt lediglich auf der „Mariazellerbahn“ einen ziemlich desolaten Planverkehr, der sogar die Betriebsverhältnisse zu ÖBB-Zeiten als hervorragend erscheinen lässt. Von einem österreichweiten Intercityverkehr wie im NAT 91, ist 20 Jahre danach nicht mehr viel übrig geblieben.



**IC 657 in Marein St.Lorenzen (08.09.2011)**

Bereits 1995 wurde damit begonnen, die Linien zu kürzen bzw. aufzulösen. Ein Plan „Austro-Takt light“ ab 1996 mit Eilzuglinien anstatt einiger Intercity-Linien wurde hingegen nicht umgesetzt. Die Abstimmung Bahn/Bus wie in der Schweiz erfolgte leider ebenso wenig, womit als Resultat der NAT 91 ein reiner Schientakt der ÖBB war. Bei einer Fahrplanverdichtung um 30% stieg die Frequentierung mangels Abstimmung nur um 11%. In

der Folge wurden immer mehr IC-Züge eingestellt bzw. zu ÖBB EC oder ÖBB IC umgewandelt. Die ursprüngliche Marke Intercity wie im NAT91 ist heute im Fahrplan nur noch selten zu finden.



## Railjet, ÖBB EC, EC, ÖBB IC, IC, ICE und noch andere

Auf der Westbahn fährt heute der „Railjet“ im 2-Stundentakt nach Zürich bzw. Bregenz. Ebenso im 2-Stundentakt Budapest-Wien-München, was einen „Railjet“-Stundentakt Wien-Salzburg ergibt. Ebenso werden noch heuer „Railjets“ Wien-Graz und Wien-Villach im Takt der IC-Züge eingesetzt werden. Der „nur“ Intercity (Intercity ohne Upgrading = modernisierte Wagen) wird dadurch immer mehr zum Nebenprodukt, zumal es auch den ÖBB IC (Intercity mit Upgrading-Wagen) gibt. Dazu verkehren weiters in IC-Takttrassen EC- (EC-Zug mit nicht österreichischem Wagenmaterial) und ÖBB EC- (EC-Zug mit österreichischem Wagenmaterial) Züge. Hat ein nationaler Zug einen ÖBB-Speisewagen, wird er als ÖBB EC geführt, obwohl er ein reiner Inlandszug ist. Die Eurocity-Züge EC 102/EC 103 „Polonia“ Villach-Warszawa-Villach werden auf der Südbahn in der IC-Takttrasse geführt. Der Zugstamm wird aus klimatisierten polnischen Speisewagen und Sitzwagen beider Klassen geführt, die durch ÖBB-Wagen ergänzt werden. Daher auch kein ÖBB EC. Die Eurocity-Züge ÖBB EC 172/ÖBB EC 173 „Vindobona“ Villach-Hamburg-Villach fahren ebenso, wenn auch mit weniger Halten, in der IC-Taktlage. Der Zugstamm wird aus klimatisierten österreichischen Speisewagen und Sitzwagen beider Klassen, sowie ebenso Sitzwagen beider Klassen der DB gebildet. Kurioserweise wird in der Destination Villach-Hamburg von Villach bis Wiener Neustadt als EC 172 und von Wiener Neustadt bis Hamburg als ÖBB EC 172 gefahren. Die Farbkennzeichnung im Kursbuch wechselt damit in Wiener Neustadt von schwarz auf rot. Warum und was da mit dem Zug während 2 Minuten Aufenthalt in Wiener Neustadt passiert, weiß wohl niemand.



ÖBB EC 151 nahe Peggau-Deutschfeistritz (05.07.2006)

Der ÖBB EC 150/ÖBB EC 151 „Emona“ Ljubljana-Wien-Ljubljana wird mit österreichischen und slowenischen Wagen sowie slowenischem Speisewagen geführt und als ÖBB EC bezeichnet. Mit planmäßig 4 slowenischen und nur 3 österreichischen Wagen dürfte er nur als EC bezeichnet werden. Der EC 158/EC 159 „Croatia“ wird mit österreichischen und kroatischen Wagen sowie kroatischem Speisewagen geführt, ist hingegen „nur“ ein EC. Richtung Wien werden 2 kroatische und 3 österreichische Wagen geführt. Seit kurzem wurde der kroatische Speisewagen durch einen ÖBB-Wagen ersetzt. Der Zug müsste somit zum ÖBB-EC deklariert werden. Beide verkehren im Taktschema der IC-Linie Wien-Graz-Maribor. Das Durcheinander im Tagesfernverkehr ist für den Reisenden mittlerweile nicht mehr überschaubar. So verkehren derzeit railjet (ÖBB-Hochgeschwindigkeitszug), ÖBB EC (Qualitätszug mit erweitertem Service), EC (Qualitätszug mit erweitertem Service), ICE (Qualitätszug mit erweitertem Service), ÖBB IC (Qualitätszug mit erweitertem Service) und IC (Qualitätszug mit Standardservice). Laut Kursbuch werden ÖBB EC, EC, ICE und ÖBB IC den selben Qualitätsstandards zugeschrieben. Welche diese sind, wird hingegen nicht mehr definiert. Der ÖBB IC wurde 2003 eingeführt und sollte nur mit den „Upgrading-Wagen“ geführt werden. Mittlerweile stehen fast nur mehr Wagen dieses Auffrischungsprogramms zur Verfügung. Spätestens jetzt wäre es an der Zeit, den Eurocity und Intercity jeweils auf nur eine Zuggattung zu beschränken. Egal ob diese nun mit oder ohne Speisewagen verkehren, klimatisierte Wagen sind ohnehin Standard (von Verstärkungswagen abgesehen). Der EC sollte nur mehr ein internationaler, der IC ein nationaler Zug sein. Bei ICE und Railjet kann zwischen nationalem und internationalem Zug sowieso nicht unterschieden werden. Im Fahrplanjahr 2011 scheinen noch 37 IC-Züge im Kurswagenverzeichnis auf. Davon verkehren nur 29 auf innerösterreichischen Strecken. Die übrigen nationalen Züge werden als ÖBB EC und ÖBB IC geführt. Ein neuer nationaler IC als Markenprodukt und somit Abschaffung von ÖBB EC und ÖBB IC wäre wünschenswert.



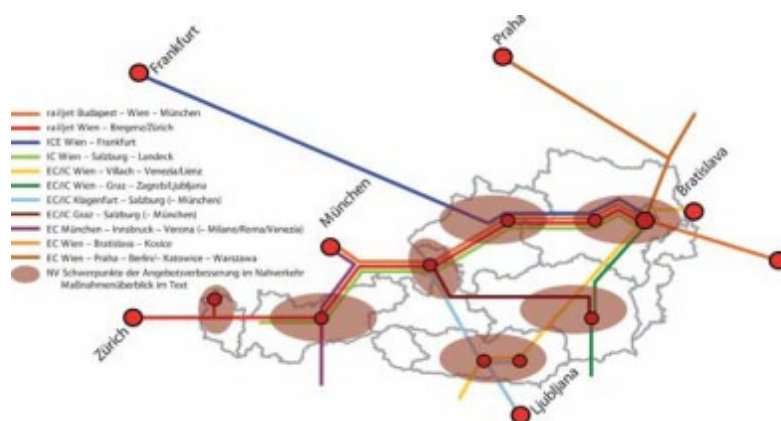
Der EC würde dann als internationaler Zug wieder bedeutungsvoller als Produktmarke in Erscheinung treten. Vom Rückgrad des österreichischen Fernverkehrs wie vor 20 Jahren hat sich der Intercity längst verabschiedet. Werbung wird derzeit auch nur für den Railjet wahrgenommen. Eine Wiederauferstehung könnte aber folgen. Das derzeitige Angebot auf der Westbahn liegt vorrangig im schnellen Fernverkehr Wien-Salzburg. Dadurch verschlechtert sich die Anbindung von Bezirksstädten immer mehr. Der IC ist in diesem Wettstreit zu langsam und für Bezirksverkehre zu schnell, weil er dort meist nicht hält. Der REX (Regionalexpress) ist wiederum meist zu langsam und „verendet“ an Bundesländergrenzen, da er von den Ländern finanziert wird. Ein Intercity-Netz als darunter liegende Ebene von Railjet- und ICE-Linien, könnte diese Lücke schließen. Auch im inneralpinen Raum der Strecken Graz-Salzburg/Innsbruck und Graz-Linz könnte der neue Intercity Zukunft haben. Heute ist der frühere IC mehrheitlich als ÖBB EC und ÖBB IC im Fahrplan angeführt.



**NAT'91-InterCity der ersten Generation (Wörgl)**

## Der lange Weg zum Integrierten Taktfahrplan

Von der beabsichtigten Finanzierung durch die Bundesländer, vom österreichweiten Integrierten Taktfahrplan der auch das Busnetz einschließt und vom Ausbaufahrplantechnisch wichtiger Abschnitte, wie z.B. der Schleife Selzthal, ist kaum etwas verwirklicht worden. Der Plan912 (Verwirklichung integrierter Taktfahrplan von 2009 bis 2012) wird auch 2012 noch nicht umgesetzt sein. Dafür fließen hohe Summen in milliardenteure Großbauvorhaben, während sich die Bahn aus der Fläche immer mehr zurückzieht. Was bleibt ist immer weniger Bahn für immer mehr Geld. Eine fragwürdige Investition für die Zukunft. Wenn es nur mehr 2 „Rennstrecken“ und ein paar wenige Hauptstrecken sowie S-Bahnen in den Ballungszentren gibt, die restliche öffentliche Verkehrsinfrastruktur aber nur mehr mit dem Bus abgewickelt wird, hat die Bahn trotz Milliardeninvestitionen eigentlich verloren. Im Zielszenario-Linienkonzept der ÖBB sind IC-Linien des NAT91 nicht mehr vorhanden. Die Verbindungen Graz-Linz und Salzburg-Zell am See-Kitzbühel-Innsbruck scheinen als Fernverbindungen nicht mehr auf. Graz-Linz wird über Wien Meidling angeboten werden, Graz-Innsbruck über Salzburg und Kufstein. Mit den dargestellten Fernverkehrslinien und dem Nahverkehrsnetz in Ballungszentren ist die Bahn nur mehr im bescheidenen Ausmaß in der Fläche gegenwärtig. Es ist zu befürchten, dass es eine flächendeckende Bahninfrastruktur wie in der Schweiz somit nicht mehr geben wird.



*Zielszenario - Linienkonzept Fernverkehr und Schwerpunkte der Angebotsneuordnung im Nah- und Regionalverkehr;*

*Quelle: ÖBB*

Das dargestellte Linienkonzept beinhaltet aber auch nicht die bereits im Bau befindliche Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt. Der Umsetzung des Plan912 und einer darauf weiter aufbauende Infrastruktur ist unbedingt Vorrang zu geben. Es gibt lediglich einen Rahmenplan für den Bau und Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur. Ein Fahrplankonzept, welches diese Bauvorhaben rechtfertigen würde, existiert nicht. Nach dem Motto, zuerst

bauen wir, dann werden wir schon sehen was darauf fährt, soll anscheinend nur die Bauwirtschaft in Milliardenaufträgen versorgt werden. Nicht allein teure und schnelle Strecken sorgen für den Erfolg des Systems Bahn, sondern im Besonderen der Fahrplan, die Reisemöglichkeiten, die Serviceleistungen und der Komfort. Nach 2-monatiger Vorausbuchung im Internet (günstigeres Preisniveau) mit dem Auto fast 100 km zum IC-Bahnhof auf dem freien Feld fahren müssen, 3 Tage zuvor die Koffer aufgeben, welche auf der Straße mit dem LKW transportiert werden und dann bei engen Platzverhältnissen zwischen Lärmschutzwänden und in Tunnels dem Ziel entgegen zu rasen, kann nicht die Zukunft der Bahn sein.



**RailJet – die Zukunft auf den Schienen (!,?)**

Noch lebt die Hoffnung einer neuen Regelung der Bestellung und Finanzierung von Nah- und Fernverkehr. Gefordert werden von Initiativen und Vereinen ein IC-Netz auf allen Hauptlinien, sowie schnelle Regionalexpress-Züge (REX) im Umland von Ballungszentren. Nach 20 Jahren Intercity benötigt dieser wieder ein Konzept um zu einer Produktmarke zu werden, die den Ansprüchen eines modernen, komfortablen, flexiblen, pünktlichen und leistungsfähigen Verkehrsmittels entspricht, welches unterhalb des Hochgeschwindigkeitsverkehrs die Bedürfnisse nach rascher, einfacher und tagesumfassender Mobilität auch in mittelgroßen Zentren abdeckt. Es ist zu wünschen, dass die Vollenbetriebnahme des Hauptbahnhofes in Wien 2015 der richtige Schritt in ein neues Taktsystem im österreichischen Fernverkehr ist.