

■ Fernverkehr

Erweitertes Fernbahnnetz in Deutschland

aus SIGNAL 01/2011 (März 2011), Seite 17-19 (Artikel-Nr: 10000610)
 Deutscher Bahnkunden-Verband

Bericht vom DBV-Verkehrsforum in Jena

Erweitertes Fernbahnnetz in Deutschland - das war der Titel eines Verkehrsforums, zu dem der Deutsche Bahnkunden-Verband am 4. und 5. November 2010 nach Jena eingeladen hatte. Das Forum befasste sich, wie in SIGNAL 6/2010 berichtet, mit den Auswirkungen des 2006 endgültig aufgegebenen InterRegio-Angebots. Mehr als 100 Vertreter von Bund und Ländern, Landkreisen, Städten und Gemeinden, Bahnen, Aufgabenträgern, kommunalen Spitzenverbänden, Fahrgastverbänden und regionalen Initiativen waren zusammen gekommen, um Probleme und Möglichkeiten des mittleren Fernbahnverkehrs zu erörtern. Nachfolgend berichten wir über einige der Vorträge. Weitere folgen.

Dr. Manuel Rehkopf, Vorstand Angebotsplanung der DB Fernverkehr AG: Integration von Nah- und Fernverkehrsangebot ermöglicht besseres Angebot im Ergänzungsnetz

Rund 60 Prozent der Nachfrage im Fernverkehr stammt derzeit nicht aus Metropolregionen. Insofern hat, neben den Angeboten des Regionalverkehrs, das Fernverkehrs- Ergänzungsnetz hohe Bedeutung als Zubringer zum Kernnetz. In der Vergangenheit erfolgten auch Angebotsausweitungen im Ergänzungsnetz, z. B. die ICE-Verbindung zwischen Berlin und Rostock/Warnemünde. Allerdings ist die Nutzung dieser Angebotsausweitungen teilweise unbefriedigend. Die Produktionskostenstruktur erfordert eine Auslastung von ca. 150 Personen je Zug.

Zunehmend schwieriger wird eine Quersubventionierung des Ergänzungsnetzes aus Erträgen des Kernnetzes, denn zunehmender Wettbewerb schöpft hier Renditen ab. Der Wettbewerbsdruck wird sich speziell im Kernnetz noch deutlich erhöhen, einerseits durch andere Anbieter von Fernverkehr auf der Schiene (z. B. Locomore und Keolis), andererseits - im Liberalisierungsfall - auch durch Fernbusse.

Im Vergleich zum Auto sind bessere Reisezeiten wichtigster Treiber für Marktanteilsgewinne auf der Schiene. So ergeben sich bei Reisezeitverkürzungen um 10 Prozent Nachfragezuwächse in einer Größenordnung von 10 bis 30 Prozent. Mehr Halte bedeuten demgegenüber eine Verlangsamung des Bahnangebots.

Eine stärkere Integration des Nah- und Fernverkehrsangebotes ermöglicht ein besseres Angebot im Ergänzungsnetz. Derzeit verkehren z. B. zwischen Berlin und Stralsund InterCity- und RegionalExpress-Züge im Abstand von wenigen Minuten. Die daraus resultierende Kannibalisierung ist der Grund für einen weiteren Rückzug des Fernverkehrsangebotes. Ein alternierendes Angebot aus Nah- und Fernverkehr kann dagegen Überkapazitäten vermeiden. Abschnittsweise muss dann selbstverständlich die integrierte Nutzung für Nahverkehrskunden möglich sein. Direkte Fernverkehrsverbindungen zu Zielen im Ergänzungsnetz werden dabei über Durchbindungen aus dem Kernnetz erreicht.



Geringere Erträge speziell im ICE-/IC-Kernnetz, verursacht durch wachsenden Wettbewerbsdruck, künftig wohl auch durch Fernbuslinien, gefährden noch bestehende umsteigefreie Direktverbindungen in Urlaubsgebiete wie hier in Garmisch-Partenkirchen. (Foto: Christian Schultz)

Neue Linien	Länge in km	Mio. Zugkm/Jahr
Rostock/Neubrandenburg—Berlin—Chemnitz	480	2.074
Hannover—Magdeburg—Berlin—Frankfurt(Oder)	860	1.555
Berlin—Düsseldorf—Leipzig—Gera—Hof—München—Oberstdorf	800	3.456
Gülfitz—Dresden—Hof—Nürnberg	500	2.160
Nürnberg—Amberg—Furth im Wald—Prag	160	0.691
Eisen—Hagen—Siegere—Frankfurt am Main	300	1.296
Coburg—Bamberg—Würzburg—Heilbronn—Stuttgart—Tübingen	410	1.771
(Trier—) Saarbrücken—Mannheim—Stuttgart—Ulm—Friedrichshafen	550	2.419
Summe: 6 Linien je 6 Zugpaare		15.422
Linienverlängerungen		
Flensburg—Hamburg	150	0.432
Kiel—Hamburg	110	0.317
Willemshausen—Oldenburg	60	0.173
Bremerhaven—Bremen	60	0.173
Berlin—Cottbus	120	0.346
Aachen—Köln—Duisburg—Dortmund	150	0.432
Karlsruhe—Offenburg—Konstanz	250	0.720
Summe: 7 Verlängerungen je 4 Zugpaare		2.593
Linienergänzungen		
Dortmund—Kassel—Erfurt	370	0.800
Berlin—Stoband	250	0.540
Summe: 2 Ergänzungen je 3 Zugpaare		1.340



Ein ICE abfahrbereit im Bahnhof Jena Paradies: Mit der Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecke Halle/Leipzig--Erfurt--Nürnberg wird nicht nur dieser wichtige Halt entfallen, falls nicht endlich konkrete Konzepte entwickelt und umgesetzt werden, die eine qualifizierte, attraktive Fernverkehrsbedienung der betroffenen Städte dauerhaft gewährleisten. (Foto: Christian Schultz)

Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack: Mehr Verkehr auf der Schiene durch ein ergänzendes Fernverkehrsnetz

Im Schienenpersonenfernverkehr wurden im Jahr 1995 166 Mio. Zugkilometer (Zugkm) geleistet, 2006 war dieser Wert auf 152 Mio. Zugkm geschrumpft. Diese Bilanz steht im Widerspruch zu den massiven Investitionen in die Infrastruktur, z. B. für die Neubaustrecken Berlin--Wolfsburg, Köln--Rhein/Main und Nürnberg--Ingolstadt. In diesen Relationen werden zwar mehr Zugkilometer geleistet, aber umso stärker war der Abbau der Leistungen außerhalb der Magistralen. Diese Entwicklung zeigt auch ein entsprechender Vergleich der Netzgrafiken des Fernverkehrs, die eine deutliche Konzentration auf wenige Relationen erkennen lassen, während weite Räume, selbst Ballungsgebiete und mehrere Großstädte, mittlerweile gar nicht mehr im Fernverkehr bedient werden. Mehr als 30 Oberzentren sind derzeit ohne Fernverkehrsangebot.

Der Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes verlangt jedoch seitens des Bundes ausdrücklich u.a. die Gewährleistung von Personenfernverkehr auf der Schiene. Es fehlt bislang allerdings eine Regelung, wie der Bund dies zu gewährleisten hat. Daher muss das im Grundgesetz geforderte Bundesgesetz endlich geschaffen werden, damit der Abbau von Fernverkehrsverbindungen gestoppt wird und wichtige Regionen wieder Fernverkehrsverbindungen erhalten. Wenn alle Oberzentren mindestens sechsmal täglich in jeder Richtung im Fernverkehr bedient werden sollen, dann ist auf der Grundlage folgender Linien die Bestellung von 19,355 Mio. Zugkm pro Jahr erforderlich (siehe Tabelle).

Folgende Berechnungen wurden vorgenommen: Die derzeit durchschnittlichen Kosten eines Zugkilometers bei der DB AG lassen sich abschätzen, wenn der Gesamtumsatz abzüglich Gewinn auf die Leistung in Zugkilometer bezogen wird. Das ergibt für den Regionalverkehr bei DB Regio etwa 12,30 Euro je Zugkm und für den Fernverkehr der DB AG etwa 17,40 Euro je Zugkm.

Daraus lässt sich ein Schätzwert für Kosten von 14,85 Euro je Zugkm für einen neu einzurichtenden InterRegio-Verkehr ableiten bzw. mitteln, da Service und Komfort mehr Aufwand als bei Zügen des Regionalverkehrs erfordern. Kleinere Zügeinheiten, eine Höchstgeschwindigkeit von »nur« 180 bzw. 200 km/h und der Verzicht auf die Nutzung teurer Neubaustrecken verursachen dagegen geringere Kosten je Zugkm als für Züge des heutigen Fernverkehrs.

Bei einem mittleren Kostendeckungsgrad von rund 76 Prozent muss von einem Defizit von ca. 3,60 Euro je Zugkm ausgegangen werden. Daraus resultiert als Summe der Bestellerentgelte:

$19,355 \text{ Mio. Zugkm} \times 3,60 \text{ Euro je Zugkm} = 70 \text{ Mio. Euro pro Jahr.}$

Zur Abdeckung der 19,355 Mio. Zugkm pro Jahr werden rechnerisch 53 Züge benötigt, tatsächlich aber voraussichtlich nur 50, da für Linienverlängerungen und -ergänzungen partiell vorhandene Fahrzeuge genutzt werden können. Zur Abschätzung der Investitionskosten für diese Züge können folgende Vergleichswerte dienen: Die Kosten bei den von der DB AG beschafften elektrischen Nahverkehrszügen liegen bei 18 000 bis 23 000 Euro/Sitzplatz und bei Fernverkehrszügen bei 33 000 bis 47 000

Euro/Sitzplatz. Für die neuen InterRegio-Züge wird ein Wert von 30 000 Euro veranschlagt. Mit 200 Sitzplätzen kostet ein Zug somit 6 Mio. Euro.

Aus den Daten des früheren InterRegio- Verkehrs lässt sich ableiten, dass im neuen System mit durchschnittlich 100 Fahrgästen über alle Züge und Linien gerechnet werden kann. Insgesamt kann mit dem beschriebenen neuen InterRegio-Zugsystem ein Zuwachs von 3,48 Mrd. Personenkilometer pro Jahr erzielt werden. Das sind etwa 10 Prozent der heutigen Leistung des Fernverkehrs!

Uwe Zimmermann, Beigeordneter des Deutschen Städte- und Gemeindebunds: Regionen mit InterRegionalem Eisenbahnfernverkehr erschließen

Die Deutsche Bahn AG verbessert ihr Angebot vorrangig auf ICE-Linien. Sie ist bestrebt, dieses Angebot im betriebswirtschaftlichen Interesse auszubauen. Allerdings führt diese Politik zu einer Aushöhlung der Flächenerschließung durch den Fernverkehr. Selbst Landeshauptstädte wie Magdeburg und Potsdam werden mittlerweile vom Fernverkehr kaum noch bedient. Mit der Konzentration auf wenige Hauptstrecken fällt das Reisendenpotenzial aus den bislang erschlossenen Regionen brach und verlagert sich auf andere Verkehrsträger. Die Angebotspolitik der DB AG droht für Mittelzentren zu einem schweren Standortnachteil zu werden. Der Netzcharakter des Schienenverkehrs geht zurück. Mit Ausnahme der Strecke Berlin--Hannover--Düsseldorf fehlen attraktive Ost-West-Verbindungen.

Die Regionalisierung der Bahn im Jahr 1993 hat bei der Deutschen Bahn zu der Praxis geführt, Fernverkehre, die der Verbindung von Regionen dienen, einzustellen und als Schienenpersonennahverkehr durch die Länder bestellen zu lassen. Diese Praxis wird weder den Verkehrsbedürfnissen noch dem Wettbewerbsgedanken für die Eisenbahn gerecht. Zahlreiche Regionalverkehre gehen dabei weit über 50 Kilometer hinaus, z. B. Stralsund--Elsterwerda mit ca. 400 km oder Venlo--Hamm mit 145 km. Zwischen dem definierten Nahverkehr (50 km bzw. 1 Stunde Fahrzeit) und dem DB-Schnellverkehr mit den Produkten IC und ICE fehlt ein Fernverkehrsprodukt für die Erschließung und Verbindung der Regionen, entsprechend dem eingestellten InterRegio-Angebot.

Der Bund als Eigentümer der DB AG, aber vor allem als Adressat des Artikels 87e Grundgesetz, ist dem Allgemeinwohl verpflichtet. Wo das betriebswirtschaftliche Interesse der DB AG nicht für ein ausreichendes Angebot an Fernverkehrsleistungen sorgt, muss er die erforderlichen Verkehrsleistungen ausschreiben. Nach diesem Prinzip sorgen die kommunalen Aufgabenträger im Nahverkehr für ausreichende Verkehrsleistungen vor Ort und in der Region. Der Bund als Aufgabenträger im Fernverkehr sollte nach demselben Prinzip für ein ausreichendes Verkehrsangebot zwischen den Regionen sorgen. Ein festgelegter Anteil der Unternehmensgewinne sollte dazu vom Bund in ein Sondervermögen »Gemeinwirtschaftlicher Fernverkehr« eingebracht werden. Weitere Finanzierungsanteile sollten von den Ländern aus den Regionalisierungsmitteln als anteilige Abgeltung für die Nahverkehrsnutzung des InterRegionalen Fernverkehrs eingebracht werden.

Vor allem in Ostdeutschland ist zu beobachten, dass neu eröffnete Hochgeschwindigkeitsstrecken dazu führen, Städte und Gemeinden an bestehenden Eisenbahnstrecken zunehmend vom Fernverkehr abzukoppeln. Ein Ziel ist daher, dass

nach Inbetriebnahme der Neu-/Ausbaustrecke Halle/ Leipzig--Erfurt--Nürnberg die Städte entlang der bisherigen Fernstrecken ihren qualifizierten Eisenbahnfernverkehr behalten.

Dipl.-Ing. Christian Schultz (DBV): Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) durch Fernbusverkehre

Im Koalitionsvertrag der CDU/CSU/FDPKoalition wurde 2009 die Zulassung von Busfernlinienverkehren in Deutschland vereinbart. Die derzeitige Fassung des Personenbeförderungsgesetzes verbietet jedoch keinesfalls einen Busfernlinienverkehr, soweit damit eine nachweisbare Verbesserung des Verkehrsangebotes in heute schlecht bedienten Relationen verbunden ist. Untersagt ist die Genehmigung neuer Angebote jedoch, wenn Verkehrsaufgaben wahrgenommen werden sollen, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen.

Die Umsetzung der Pläne der schwarzgelben Koalition wird zusätzliche Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Eisenbahnfernverkehrs schaffen. Für jeden InterCity-Zug bzw. jeden ICE sind Trassen- und Stationsgebühren fällig, Pläne für eine entsprechende Busmaut gibt es dagegen bislang nicht. So können im Busverkehr günstigere Tarife angeboten werden, was zu Lasten des Eisenbahnfernverkehrs, teilweise aber auch zu Lasten des Regionalzugverkehrs geht.

Eine schlechtere Auslastung im Eisenbahnfernverkehr gefährdet dabei künftig die wirtschaftliche Betriebsführung etlicher Verbindungen, da Fernbuslinien - wie derzeit zwischen Berlin und Hamburg bzw. Berlin und Dresden - vorzugsweise zwischen Ballungsräumen angeboten werden dürften.

In vielen Relationen hat der RegionalExpress- Verkehr mittlerweile Aufgaben des Fernverkehrs übernommen, z. B. in den Relationen Berlin--Rostock--Warnemünde oder Nürnberg--Dresden. Es ist unverständlich, dass einem mit Steuergeldern finanzierten Zugangebot nun Fahrgeldeinnahmen durch parallele Busfernlinienverkehre entzogen werden sollen.

Im August 2010 wurde seitens der Deutschen Bahn stolz die Bilanz der Expressbusverbindung Nürnberg--Prag verkündet: rund 120 000 Fahrgäste in einem Jahr. Verschwiegen wurde, dass bei dieser Punkt- Punkt-Verbindung die vom Bus nicht bedienten Zwischenstationen wie Amberg, Schwandorf oder Furth im Wald weiterhin auf der Schiene bedient werden müssen - und natürlich auch bedient werden sollen. Volkswirtschaftlich ist ein solcher Parallelbetrieb allerdings sehr zweifelhaft.

Bemerkenswert ist, dass sich der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Rüdiger Grube, Anfang Februar 2010 im Rahmen eines Meinungsaustauschs mit DBV-Präsident Gerhard J. Curth gegen (!) eine Verlagerung von Fernverkehren von der Eisenbahn auf Busse aussprach.

Angesichts der zunehmenden Verknappung und Verteuerung des Erdöls und der deutschen Abhängigkeit von diesen Importen muss es zudem ein vordringliches Ziel sein, diejenigen Verkehrsträger zu fördern, mit denen diese Risiken vermieden, zumindest aber deutlich reduziert werden können. Der weitgehend elektrisch betriebene Schienenverkehr bietet hier im Gegensatz zum Bus die Möglichkeit, auf

regenerative und heimische Energiequellen zurückzugreifen.

Recherchen der Allianz pro Schiene zur Sicherheit der Fahrgäste haben ergeben, dass Fahren im Bus zwar deutlich sicherer als Fahren im Pkw ist, der Bus aber klar hinter der Bahn liegt. So ist das individuelle Risiko, während einer Reise tödlich zu verunglücken, im Bus pro zurückgelegtem Kilometer 4-mal und das Verletzungsrisiko sogar 27-mal höher als bei der Bahn. Im Grunde ist die Bilanz für die Bahn sogar noch besser, denn durch Pkw-Fahrer verursachte Bahnübergangsunfälle werden grundsätzlich der Bahn zugerechnet.

Im Fall der deutlichen Ausweitung von Busfernlinienverkehren ist zu befürchten, dass sich die Sicherheit des Reisebusverkehrs tendenziell verschlechtert. Eine Fahrplantage ist angesichts der heutigen Belastung des Fernstraßennetzes in der Praxis nur schwer zu realisieren. Die gesetzliche Wahrung der Fahrgastrechte wird diese Situation noch weiter verschärfen. Der Druck auf das Personal, pünktlich am Zielort anzukommen, verführt zu Leichtsinn mit der Folge eines hohen Unfallrisikos. Der Schienenverkehr bietet dagegen mit seiner Spurführung bzw. dem technisch gesicherten Betriebsablauf unschlagbare Vorteile - auch wenn knapp drei Monate nach dem Forum in Jena durch den tragischen Unfall bei Hordorf in Sachsen- Anhalt deutlich wurde, dass die Streckenausrüstung im Netz der DB teilweise noch nicht auf dem möglichen und notwendigen Stand der Technik ist.

Um den Sicherheits- und Umweltvorteil der Bahn stärker zu nutzen, muss es politisches Ziel sein, ihren Anteil am gesamten Verkehr deutlich zu steigern. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist aber, dass die Bundespolitik die vielen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Bahn endlich beseitigt. Einige von vielen Beispielen:

Nachteile für die Bahn beim Ausbau der Infrastruktur

Die Fahrzeiten der InterCity- bzw. EuroCity- Züge zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf von 2 Stunden 4 Minuten erreichen nicht einmal Vorkriegsniveau; sie sind das Ergebnis einer Infrastruktur, deren Zustand zurzeit lediglich in Teilabschnitten die von der Trassierung her mögliche Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h oder mehr zulässt.

Bereits seit vielen Jahren wird die Elektrifizierung der Strecke Regensburg--Marktredwitz-- Hof--Reichenbach diskutiert. Die Realisierung lässt dagegen auf sich warten - von dem mittlerweile begonnenen Abschnitt Hof--Reichenbach einmal abgesehen.

Der erforderliche Ausbau der Bahnstrecke Berlin--Stralsund für 160 km/h ist nicht absehbar, während die Geschwindigkeit auf der mittlerweile fertiggestellten Autobahn A 20 kaum reglementiert ist.

Aufgaben des Bundes entsprechend Artikel 87e Grundgesetz

Der Bund ist verpflichtet, zum Wohl der Allgemeinheit auch den Fernverkehr auf der Schiene mitzugestalten. Gerade das Angebot an überregionalen Direktverbindungen lässt jedoch nach Einstellung des InterRegio- Angebots die Fahrwünsche vieler Reisender unberücksichtigt. Ganze Regionen wurden seinerzeit mit Duldung des

Bundes vom Fernverkehr abgehängt. Stellvertretend sei an dieser Stelle die InterRegio-Verbindung Berlin-- Hof--Regensburg--München genannt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000610>.

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