

■ Fernverkehr

Interregio für die Region erhalten!

aus SIGNAL 01-02/2001 (März 2001), Seite 26-28 (Artikel-Nr: 10001998)
 Winfried Wolf (MdB), Dieter Kaddoura

Mit der Bahn halbe-halbe machen. - Dieser Slogan für die Bahncard-Werbung war in den letzten Jahren offenbar auch Leitlinie des Bahn-Managements: Zwecks kurzfristiger schwarzer Zahlen und längerfristiger Börsennotierung wurde die Bahnbelegschaft halbiert; Gleise, Strecken, Stationen und komplette Anlagen wurden stillgelegt und ausgegliedert. Ab Juni 2001 will die Bahn AG - zum wiederholten Male - im Reisezugverkehr kräftig sparen.

Die Deutsche Bahn AG will im Fernverkehr jährlich auf rund 18 Millionen Zugkilometer verzichten, was grob einer täglichen Leistung von etwa hundert Zügen entspricht. Ab 2003 sollen bundesweit weitere rund 23 Millionen Zugkilometer entfallen. insgesamt würden die Angebote im Reiseverkehr um nahezu ein Viertel gekürzt. Die Streichungen zielen darauf, den Fernverkehr auf die großen Zentren zu konzentrieren, zum Nachteil der Regionen.

Wirtschaftlichkeit

Nummehr will das Bahn-Management insbesondere auf den Interregio verzichten, ihn durch regionale Expreßzüge ersetzen. Es begründet den Verzicht mit »Kosten in dreistelliger Millionenhöhe". Damit ist ein vergleichsweise geringer Fehlbetrag von etwa 300 Millionen Mark gemeint, der weniger ausmacht, als der Betrag, den die Bundesregierung den Fahrgästen mit der Mehrwertsteuer abverlangt.

Eine etwas drastischere Einschätzung der Hintergründe gab Professor Karl-Dieter Bodack, der an der Entwicklung des Produkts Interregio maßgeblich beteiligt war: »Als die Ergebnisse des Personenfernverkehrs trotz der Expansion des ICE-Netzes immer schlechter wurden, schnitt man 1999 wesentliche Teile aus dem Interregio-Netz und kappte eine Reihe von Verbindungen, unter anderem die Linien Ruhrgebiet - Berlin und Stuttgart - München - offensichtlich mit dem Ziel, die unzureichend ausgelasteten ICE- und IC-Züge zu füllen." (Eisenbahn-Revue International Nr. 12/2000).

Nach Angaben der Deutschen Bahn braucht eine Interregio-Linie, um wirtschaftlich zu sein, im Jahresdurchschnitt eine Auslastung von 190 Reisenden. Wenn die Züge aber im Durchschnitt mit 170 Reisenden besetzt sind, dann sollten daraus keine falschen Schlüsse gezogen werden. Was für diese Züge und für die Bahn fehlt, sind überzeugende Angebote und eine effiziente Marketing-Offensive. Auf's Abstellgleis gehören nicht die Züge, sondern die Werbe-Strategen der Bahn!

Bund & Länder

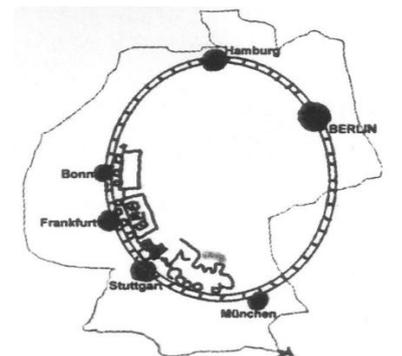
Eigentümer der Bahn ist zu 100 Prozent der Bund. Für den Schienenverkehr gilt der Verfassungsauftrag gemäß Grundgesetz-Artikel 87e. Deshalb überweist der Bund für Aufgaben des Nahverkehrs zurzeit jährlich etwa 13,4 Milliarden Mark an die Länder. Mit dem Versuch, Fernzüge durch Nahverkehrszüge zu ersetzen, zielt die Bahn auf die - zweckfremde - Verwendung von Nahverkehrsgeldern des Bundes. Sie will eine



Die Deutsche Bahn AG setzt im Fernverkehr künftig vorrangig auf den ICE. Für die Fahrgäste bedeutet dies allerdings: häufiger umsteigen und höhere Fahrpreise. Aufgenommen wurde der ICE-T auf dem Berliner Außenring. (Foto: Christian Schulz, August 2000)



Von den Bahnchefs seit Jahren vernachlässigt: der Interregio. Im Bild IR 2274 nach Rostock bei der Durchfahrt im Bahnhof Blankenfelde. (Foto: Christian Schulz, Dezember 2000)



Eisenbahnverkehr der Deutschen Bahn AG im Jahre 2050. (Aus: Der Rabe Ralf, November 2000)

Fernverkehrs-Aufgabe des Bundes, die ihr vom Bund übertragen wurde, zu einer »Nahverkehrs-Aufgabe" der Länder machen.

Den Ländern könnten dabei Zusatzkosten entstehen, und ohne zusätzliche Finanzen müßte an anderer Stelle im Schienen-Nahverkehr gespart werden. Die baden-württembergische Landesregierung beantwortete eine diesbezügliche Anfrage der Grünen im Landtag dahingehend, daß - sollten Fernverkehrsleistungen eingestellt werden - »das Land Ersatzleistungen im Nahverkehr nur dann bestellen könne, »wenn der Bund die Regionalisierungsmittel entsprechend aufstockt. Der Bund ist hierzu, soweit ersichtlich, jedoch nicht bereit."

Raumordnung und »blaue Züge"

1996 wie 1999 erreichte der Interregio 1,1 Milliarden DM Umsatz, der Intercity schrumpfte um 0,2 auf 1,9 Milliarden DM und nur der Intercity-Express entwickelte sich um 0,4 auf 1,9 Milliarden DM. Die zwanghafte Konkurrenz zum Flugzeug ist der Grund, weshalb einseitig auf die »weißen Züge" (Intercity-Express, ICE) gesetzt wurde. Rote Intercity-Züge und vor allem die blauen Interregios gerieten ins Hintertreffen, obwohl die Aufgaben klar verteilt sind: Intercity und Intercity-Express sollten die 140 Oberzentren bundesweit verbinden; während der Interregio (teils auch der Intercity) die 931 Mittelzentren zu verbinden hat. Bislang allerdings ließen Bahn und Politik den Interregio-Verkehr dies nicht einmal zur Hälfte leisten!

Der Grundgesetz-Artikel 87e, die durchschnittliche Auslastung, die Aufgabenstellung und die Zuordnung der Interregio-Züge zur DB Reise&Touristik belegen: Interregio-Verkehr ist Fernverkehr und damit aus Mitteln der Bahn zu finanzieren. Wer, wie das Bahn-Management, den Interregio einstellen will, der stellt Reisende und Gesellschaft vor die Alternative:

- Entweder diese Verkehrsangebote entfallen; dann gibt es qualitative Verluste an Schienenverkehrs-Angeboten und das Zerreißen der Netzstruktur oder diese Verkehrsangebote Werden von anderen gewährleistet und finanziert. Entsprechend Wären die Regionalisierungsmittel aufzustocken (und im übrigen auch das Regionalisierungsgesetz entsprechend zu verändern).

Fazit

Regionalisierungsmittel garantieren!

Die Höhe der Finanzmittel, insbesondere für Zugbestellungen der Länder im Eisenbahn-Nahverkehr gemäß Regionalisierungsgesetz, ist längerfristig zu garantieren, und außerdem ist eine Dynamisierung dieser Bundesmittel entsprechend der Inflationsrate festzulegen. Darüber hinaus muß das Regionalisierungsgesetz dahingehend verändert Werden, daß Regionalisierungsmittel verpflichtend für den Verkehr auf der Schiene eingesetzt Werden. Bisher heißt es in § 7: (...) damit sei »insbesondere Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren".

Hinsichtlich des Interregio gilt:

Entweder ist an der bisherigen Regelung festzuhalten, wonach Interregio-Verkehr als

Fernverkehr definiert ist und von der Bahn AG zu finanzieren ist. Oder es ist in Absprache mit den Bundesländern und mit der Bahn AG eine neue Regelung zu vereinbaren und gesetzlich zu sichern, um Interregio-Verkehr vergleichbar dem Nahverkehr zu bestellen. Im letzteren Fall müssen jedoch die Bundesmittel erhöht werden, um diese zusätzliche Verkehrsaufgabe (gegebenenfalls über das Regionalisierungsgesetz) zu finanzieren.

Interregio für die Regionen!

Der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn AG muß seine Möglichkeiten zur Einflußnahme nutzen, um die Zuggattung Interregio zu erhalten und als integralen Bestandteil des ganzheitlichen Systems Schiene zu entwickeln.

Ein dementsprechender Antrag mit der Überschrift »Interregio für die Regionen erhalten" wurde von der PDS im Bundestag eingebracht. (Bundestags-Drucksache 14/4543).

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001998>.

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