

■ Fernverkehr

Umstrukturierung des Schienen-Personenfernverkehrs

aus SIGNAL 06/2001 (September-Oktober 2001), Seite 17-18 (Artikel-Nr: 10002064)
 Dr. Winfried Wolf, PDS-Fraktion im Deutschen Bundestag

Zugart	1995	1996	1998
Zugart	59.424.905	-	-
Interregio (Zugattung 30 - 32)	76.132.864	-	-
Nahverkehrs Zugattung 35 - 37	29.722.252	136.125.096	143.858.631
Regionale Zugattung 38 - 40	130.860.090	227.726.834	224.995.068
Regionale Zugattung 41 - 43	45.152.259	74.627.010	83.149.367
S-Bahn Zugattung 44 - 46	91.864.407	72.487.010	77.312.950
Sonstige Zugattung 49 - 64	3.919.186	953.265	464.555

	1995	1996	1998
	1.751	1.825	1.797

	1995	1996	1998
	36,7	46,4	39,0

Die Deutsche Bahn AG plant, den Personenfernverkehr auf den Schienenwegen des Bundes neu zu ordnen und dabei im Jahr 2001 und im Jahr 2003 auf Züge des Fernverkehrs - insbesondere Interregio-Züge - zu verzichten. Dies betrifft Angebote des Personenfernverkehrs; jedoch beabsichtigt die DB AG, Angebote des Schienen-Personenfernverkehrs in Nahverkehrsaufgaben der Bundesländer zu integrieren. Das hätte zur Folge, daß die Bundesländer zusätzliche Aufgaben des Fernverkehrs mit Geldern bezahlen, die vom Bund für Aufgaben des Nahverkehrs gemäß dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) gewährt werden.

Wie definiert die Bundesregierung "Öffentlicher Personennahverkehr" - a) angesichts der gesetzlichen Formulierungen in §2 des Regionalisierungsgesetzes, die sowohl die räumliche als auch die zeitliche Bestimmung des Begriffs Öffentlicher Personennahverkehr zulassen: "..., wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt" und b) angesichts der fachlichen Definition des Begriffs Reisezeit im Verkehrswesen, die im Gegensatz zur Fahr- und Beförderungszeit stets Warte-, Umsteige- und Fußwegzeiten einschließt?

Maßgeblich für die Bundesregierung ist die Definition des Begriffes »Öffentlicher Personennahverkehr« (ÖPNV) in §2 des Regionalisierungsgesetzes (RegG): »Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.«

Als welche Art Verkehr definiert die Bundesregierung den Interregio-Verkehr, der nach Angaben der DB AG eine durchschnittliche Reiseweite von 170 km aufweist?

Innerhalb der Konzernsparte »Reise & Touristik« der DB AG wird der Interregio (IR) im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) als »schnellfahrender Reisezug mit gehobenem Komfort« geführt. Die mittlere Reiseentfernung beim IR liegt über der für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) definierten Schwelle von 50 km. Damit ist das Zugangebot IR dem SPFV zuzuordnen.

Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, - a) daß alle Fernverkehrs-Zugattungen, also auch Intercity/Eurocity- Verkehr und Intercity-Express- Verkehr, Nahverkehrsanteile aufweisen und daß umgekehrt Nahverkehrszüge (S-Bahn-, Regionalbahn-, Regionalexpress- und Stadtexpress als

**Zubringer) gewisse Anteile Fernverkehr aufweisen,
b) daß ein wechselseitiges Herausrechnen solcher Anteile wenig sinnvoll und
c) daß zur Charakterisierung einer Zuggattung die überwiegende Form ihrer
Nutzung heranzuziehen ist?**

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß bei der Abgrenzung des SPFV gegenüber dem SPNV in erster Linie die Zuggattung als signifikante Einflußgröße gilt. Sie ist sich der Tatsache bewußt, daß die jeweiligen Zugarten sowohl von Fern- als auch von Nahverkehrsreisenden genutzt werden.

Wie beurteilt die Bundesregierung - insbesondere hinsichtlich der Vorgaben des Grundgesetzes, Artikel 87e, und des Regionalisierungsgesetzes - die Pläne der DB AG, Aufgaben des Fernverkehrs auf Schienenwegen des Bundes den Bundesländern zu übertragen?

Das Zugangebot der DB AG im Fernverkehr gehört seit der Bahnreform zum ausschließlich eigenverantwortlichen unternehmerischen Bereich der nach dem Aktiengesetz arbeitenden Gesellschaft. Es ist Aufgabe des Unternehmens selbst, das Angebot darauf hin zu beobachten, wie es vom Markt angenommen wird, und entsprechend Anpassungen an die Nachfrage vorzunehmen. Hierzu gehört auch die versuchsweise Einführung von Fernverkehrsangeboten auf bestimmten Strecken und die Aufgabe von Leistungen bei ungenügender Wirtschaftlichkeit. Dabei kommt es nicht darauf an, möglichst viele Zugkilometer zu fahren, sondern darauf, wirtschaftlich effektiv dem tatsächlichen Beförderungsbedarf zu entsprechen. Die Bundesregierung begrüßt die Bemühungen der DB AG, weiterhin neue Angebote mit den Ländern abzustimmen.

Den Ländern bleibt es unbenommen, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten mit der DB AG Vereinbarungen hinsichtlich der Kombination von Nah- und Fernverkehr zu treffen. Der Bund ist bei diesen Verhandlungen nicht beteiligt.

Welche Entwicklungen ergaben sich durch die Verwendung von Bundesmitteln gemäß Regionalisierungsgesetz für den öffentlichen Personennahverkehr in den einzelnen Bundesländern, jeweils im Vergleich der Jahre 1995, 1996 und 1999 hinsichtlich - der Zugkilometer-Leistungen, der angebotenen Sitzplatzkilometer- Leistungen, der Reisendenzahlen und der Verkehrsleistungen, und zwar gegliedert nach

- a) Schienenpersonennahverkehr mit Regionalexpreß-Zügen,**
- b) Schienenpersonennahverkehr mit Stadtexpreß-Zügen**
- c) Schienenpersonennahverkehr mit Regionalbahnzügen**
- d) Schienenpersonennahverkehr mit S-Bahnen?**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen verfügt über folgende Angaben bezüglich der Entwicklung der Verkehrsleistungen im SPNV, bezogen auf die Jahre 1995, 1996 und 1998 bzw. 1999 (siehe Tabellen auf Seite 17).

Nähere Angaben bezüglich der Aufteilung der Verkehrsleistungen auf Zuggattungen bzw. auf Bundesländer liegen der Bundesregierung nicht vor. Zahlen für 1999 wurden seitens der DB AG bislang nicht mitgeteilt. Eine Auskunftspflicht der Länder über die Verwendung der vom Bund nach dem Regionalisierungsgesetz gezahlten Mittel besteht nicht.

Welche Raumordnungs-Konzepte verfolgt die Bundesregierung zur Bedienung der bundesweit etwa 140 Ober- und 931 Mittelzentren mit Fernverkehrs-Angeboten auf den Schienenwegen des Bundes, und welche Ansätze der bundesweiten Infrastrukturentwicklung im Schienenverkehr verfolgt die Bundesregierung angesichts einer Verkehrsleistung, die im Eisenbahn-Personenfernverkehr seit Jahren bei Werten unter 35 Milliarden Personenverkehr stagniert?

Nach Artikel 87e Absatz 4 GG gewährleistet der Bund, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, bei Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz (soweit diese nicht den SPNV betreffen) Rechnung getragen wird. Der Bund nimmt grundsätzlich seine Verantwortung für beide Bereiche wahr, in dem er Investitionen in die Schienenwege finanziert, weil damit auch das Verkehrsangebot verbessert werden kann. Grundlage hierfür ist das Bundesschienenwegeausbaugesetz.

Ist die Bundesregierung bereit, zusätzliche Finanzmittel des Bundes für die DB AG oder für die einzelnen Bundesländer zur Bezahlung von Personenfernverkehr der Bundesländer zu vermeiden?

Wenn ja, in welcher Höhe und unter welchen Vorgaben, insbesondere unter welchen gesetzlichen Voraussetzungen?

Wenn nein, wie will die Bundesregierung gewährleisten, daß dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen bei den Verkehrsangeboten auf den Schienenwegen des Bundes (soweit diese nicht den SPNV betreffen) Rechnung getragen wird?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, zusätzliche Finanzmittel des Bundes für die DB AG zur Bezahlung von Verkehrsleistungen im Personenfernverkehr einzusetzen

Sie konzentriert sich auf die Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Die DB AG und andere Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen damit in die Lage versetzt werden, ihr Fernverkehrsangebot unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte nachfragegerecht zu gestalten.

Die Länder erhalten 2001 Mittel nach dem RegG in Höhe von rund 13,4 Mrd. DM. Dieser Betrag reicht aus, um nicht nur Verkehrsleistungen entsprechend einem Grundangebot nach RegG §8 Absatz 1 (Angebot des Fahrplanes 1993/1994), sondern weit darüber hinaus zu bestellen. Insofern sieht die Bundesregierung für die Bereitstellung zusätzlicher Mittel an die Bundesländer keine Notwendigkeit.

Antwort der Bundesregierung vom 19.03.2001 auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Winfried Wolf und der Fraktion der PDS, Drucksache 14/5524.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002064>.

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