

■ Bahnpolitik

# Negativ für den Schienenpersonenfernverkehr

aus SIGNAL 01/2015 (Februar/März 2015), Seite 24-26 (Artikel-Nr. 10003713)  
 Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV)

IGEB Fernverkehr

## Die Folgen der Bahnreform

Das als Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) zusammengefasste Gesetzespaket zur Bahnreform wurde am 2. Dezember 1993 im Bundestag mit 558 Ja- und 13 Nein-Stimmen bei 4 Enthaltungen beschlossen. Im Bundesrat wurde der Grundgesetzänderung in der Sitzung am 17. Dezember 1993 ebenfalls zugestimmt. Zum 1. Januar 1994 trat die Bahnreform in Kraft.

Diese hat sich u. a. zum Ziel gesetzt, größere Anteile des wachsenden Verkehrsaufkommens von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Tatsächlich ist der Verkehrsmarktanteil der Bahn im Personenverkehr aber nur leicht von 7,0 Prozent (1993) auf 7,8 Prozent (2013) gestiegen - und das auch nur durch anteilmäßige Zugewinne im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Demgegenüber gab es im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) Rückgänge, zumindest bezogen auf die Zahl der beförderten Personen.

Die Deutsche Bahn AG verbesserte bzw. verbessert auch weiterhin das Angebot im SPFV entsprechend betriebswirtschaftlicher Belange vorrangig auf den nachfragestarken ICE-Linien. Begünstigt wurde dies durch erhebliche Investitionen in Neu- bzw. Ausbaustrecken, wie z. B. Berlin--Hannover (Inbetriebnahme 1998), Köln--Frankfurt/Main (Inbetriebnahme 2002) oder Nürnberg--Ingolstadt (Inbetriebnahme 2006). Für den »mittleren Fernverkehr« kam mit der Einstellung des letzten InterRegios am 27. Mai 2006 dagegen das Aus, lediglich ein kleiner Teil der entfallenen InterRegio-Züge wurde durch InterCity-Züge ersetzt.

Des Weiteren hat die im Jahr 1996 umgesetzte Regionalisierung, d.h. die Übertragung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den SPNV auf die Bundesländer, zu der Praxis geführt, Fernverkehrsangebote einzustellen und als Schienenpersonennahverkehr durch die Länder bestellen zu lassen. Diese Praxis wird den unterschiedlichen Verkehrsbedürfnissen der Bahnkunden im Regionalverkehr einerseits bzw. im Fernverkehr andererseits nicht gerecht.

Zahlreiche Regionalverkehre haben dadurch mittlerweile Fernverkehrscharakter, wie z. B. Stralsund--Elsterwerda, allerdings ohne diesen bezüglich Fahrzeit, Kapazität und Komfort (hierzu zählt u. a. die im Regionalverkehr fehlende Möglichkeit der Platzreservierung) in attraktiver Weise zu ersetzen. Stehplätze in RegionalExpress-Zügen über mehrere Stunden in der Relation Stralsund--Berlin (wie z. B. Anfang 2015 erneut zu beobachten) sind nicht nur für ältere Reisende eine Zumutung und leider nur eines der Negativ-Beispiele.

Des Weiteren führte der Wegfall der Inter-Regio-Verbindungen in der Vergangenheit zu vermehrten Umsteigezwängen - das ist nicht zuletzt angesichts des demografischen Wandels sehr unattraktiv! Beispielhaft seien hier die Relationen Berlin--Görlitz, Berlin--Chemnitz, Berlin--Hof--Regensburg oder seit dem Fahrplanwechsel im



Bahnhof Rangsdorf . Bereits seit 2001 wird an der Ausbaustrecke Berlin--Dresden gearbeitet. Diese Dauerbaustelle sorgt so für anhaltende Wettbewerbsnachteile für den Verkehrsträger Schiene. (Foto: Christian Schultz)

Jahr	Im SPFV beförderte Personen in Mio.	Verkehrsleistung in Mrd. Pkm
1993	133	33,5
1995	149	36,3
1997	152	35,2
1999	147	34,9
2001	136	35,3
2003	117	31,6
2005	119	33,7
2007	119	34,2
2009	123	34,8
2011	125	35,5
2013	131	36,8

(Daten aus: BMVI (Hrsg.): Verkehr in Zahlen)



Auch viele Urlaubsregionen wurden seit der Bahnreform vom Schienenfernverkehr abgehängt. Eine positive Ausnahme ist die Anbindung von Berchtesgaden. (Foto: Christian Schultz)



Betriebsbahnhof Dörschwitz. Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecken Halle/Leipzig--Erfurt und Erfurt--Ebensfeld verlieren weitere Städte ihre Anbindung im Schienenfernverkehr, z. B. Weimar. Ein Fernverkehrsangebot, das den Hochgeschwindigkeitsverkehr ergänzt, fehlt! (Foto: Christian Schultz)

Dezember 2014 Dresden--Hof--Nürnberg genannt. Ein weiteres Beispiel ist der Entfall der beiden letzten InterCity-Zugpaare in der Relation Koblenz--Trier--Luxemburg ebenfalls mit dem letzten Fahrplanwechsel.

Zwischen Angeboten zur Erschließung der Regionen und dem Schnellverkehr auf den (wenigen) Hauptachsen mit den Produkten IC und ICE fehlt somit ein Fernverkehrsprodukt, so wie es seinerzeit mit dem InterRegio-Angebot vorhanden war, aber leider nicht weiterentwickelt wurde.

### **Maßnahmen zur Fortentwicklung der Bahnreform und Ergänzung durch eine Verkehrsmarktreform**

Angesichts dieser Rahmenbedingungen kann die Bahnreform keinesfalls als »eines der größten und erfolgreichsten Reformprojekte im wiedervereinigten Deutschland« bezeichnet werden (so wie es in einer DB-Pressemitteilung vom Januar 2014 heißt), soweit der Schienenpersonenfernverkehr betroffen ist. Ganz wesentlich wird dies auch durch erhebliche Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Schiene verursacht. Verkehrspolitischer Handlungsbedarf besteht dabei schwerpunktmäßig in nachfolgend beschriebenen Bereichen; Ziel muss dabei eine spürbare Steigerung des Verkehrsmarktanteils der Schiene bzw. eine Entlastung des Straßennetzes sein:

#### **1. Mehr Verkehr auf der Schiene durch ein ergänzendes Fernverkehrsnetz!**

Der Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes (GG) weist dem Bund die Verantwortung für den SPFV zu: »Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das weitere wird durch Bundesgesetz geregelt«.

Insbesondere der letzte Satz harrt seit 1994 der Umsetzung. Dieses Fernverkehrsgesetz muss verbindlich regeln, dass jedes Oberzentrum in Deutschland durch ein Mindestangebot im SPFV angebunden ist. Hierzu hat sich jedoch jede Bundesregierung bislang unzuständig gefühlt.

DBV und IGEB fordern deshalb, dass endlich benanntes Gesetz zur Regelung der Daseinsvorsorge erarbeitet und verabschiedet wird. Es darf nicht sein, dass sich die Bundespolitik weiterhin aus ihrer Verantwortung für ein ausreichendes Fernverkehrsangebot auf der Schiene herausstiehlt und die Zuständigkeit hierfür einem Monopolisten zuweist, der ausschließlich dem wirtschaftlichen Handeln verpflichtet ist. Die bisherige Praxis des Bundes, die sich ausschließlich auf Investitionen in die Schienenwege beschränkt, erfüllt den o. g. gesetzlichen Auftrag nicht.

Nachfolgend benannte Fernverkehrslinien schlagen DBV und IGEB unter anderem zur Ausschreibung und Bestellung vor. Ein Fahrplankontakt von 4 Stunden sollte bei diesen Linien das Minimalangebot darstellen, um die Attraktivität zu gewährleisten. Schwerpunkt muss dabei die Ergänzung der derzeitigen ICE- bzw. IC-Linien sein; eine direkte Konkurrenz muss möglichst vermieden werden. Heute bestehende Einzelzüge von DB-Fernverkehr, z. B. im Abschnitt Berlin--Rostock/Warnemünde, können in die entsprechende Linie zur Taktverdichtung sinnvoll integriert werden:

**Neue Linien**

- Warnemünde/Rostock--Neustrelitz--Berlin--Chemnitz  
Warnemünde/Rostock--Wittenberge--Stendal--Magdeburg--Halle--Flughafen  
Halle/Leipzig--Chemnitz  
Binz--Stralsund--Angermünde--Berlin--Dessau--Leipzig--Hof--München--Oberstdorf  
Binz--Stralsund--Neubrandenburg--Berlin--Potsdam--Dessau--Leipzig--Jena--Saalfeld  
--Nürnberg  
Friedrichshafen--Ulm--Donauwörth--Nürnberg--Amberg--Furth im Wald (--Prag)  
Aachen--Mönchengladbach--Krefeld--Duisburg--Hamm--Paderborn--Kassel--Erfurt--  
Gera--Chemnitz--Dresden--Görlitz (Mitte-Deutschland-Linie)  
Mönchengladbach--Krefeld--Köln--Siegen--Gießen--Kassel--Nordhausen--Halle--Lei-  
pzig--Eilenburg--Cottbus  
Erfurt--Coburg--Bamberg--Würzburg--Heilbronn--Stuttgart--Tübingen  
(Erfurt--Coburg ab 2017 über die Neubaustrecke)

**Linienverlängerungen**

- IC-Linie 35 Norddeich Mole/Emden--Köln Linienverlängerung 1:  
Köln--Koblenz--Trier--Luxemburg Linienverlängerung 2:  
Köln--Koblenz--Karlsruhe--Offenburg--Konstanz  
IC-Linie 61 Karlsruhe--Stuttgart--Nürnberg Linienverlängerung:  
Nürnberg--Hof--Dresden--Görlitz  
IC-Linie 77 Amsterdam--Hannover--Berlin Linienverlängerung:  
Berlin--Cottbus--Görlitz(--Wrocław--Kraków)

**2. Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Schienenverkehrs!**

Es ist weiterhin dringend notwendig, verkehrsträgerübergreifend endlich einheitliche und faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen. Der Gesetzgeber ist hier gefordert, seine »Hausaufgaben« zu erledigen und entsprechend dem Gleichbehandlungsgrundsatz die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Folgender Handlungsbedarf besteht:

**2.1 Einführung der Mautpflicht für Fernbusse auf Autobahnen bzw. auf Bundesstraßen (analog zu den Regelungen für Lkw)!**

Unverständlich ist bei diesem Thema die Untätigkeit der Verkehrspolitik: Während Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Nutzung der Schienenwege immer weiter steigende Trassen- bzw. Stationsgebühren entrichten müssen, kann der Verkehrsträger Fernbus die Bundesverkehrswege uneingeschränkt kostenlos nutzen und darauf seine Leistungen zu entsprechend günstigen Konditionen anbieten. Als »Erfolgsgeschichte und ein gewaltiger Fortschritt für Reisende und Busunternehmen«, wie Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt in einer Pressemitteilung vom Februar 2014 schrieb, kann die derzeitige Situation, die eine Kannibalisierung von Schienen-Verkehrsleistungen billigend in Kauf nimmt, wohl kaum bezeichnet werden. Etliche weitere Angebote im Schienenpersonenfernverkehr sind bei unveränderter Fortsetzung dieser Politik in Gefahr.

Angesichts der durch den Fernbusverkehr verursachten Rückgänge der Beförderungsleistung im SPFV (Rückgang der Personenkilometer im 1. Halbjahr 2014 um 2,9 Prozent!) ist es unverständlich, dass der Bundesverkehrsminister sogar noch bis zum 1. Januar 2017 warten will, um dem Deutschen Bundestag zumindest einen Bericht zu den Auswirkungen der Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr vorzulegen. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen offensichtlich keinerlei Konsequenzen gezogen bzw. Korrekturen des Verkehrsmarktes vorgenommen werden!

## **2.2 Einführung einer Kerosinsteuer!**

Derzeit ist Kerosin entsprechend der Gesetzgebung der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union steuerfrei - außer in den Niederlanden. Die Steuerbefreiung des Kerosins führte dabei z. B. im Jahr 2010 zu Steuermindereinnahmen von 680 Mio. Euro allein für den inländischen Flugverkehr; bei Berücksichtigung des gesamten Inlandsabsatzes an Kerosin, also auch für Flüge zu ausländischen Zielen, sogar 6,915 Mrd. Euro (Quelle: »Umweltschädliche Subventionen in Deutschland«, aktualisierte Ausgabe 2014, Herausgeber Umweltbundesamt).

Dies stellt eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Schiene dar und ist angesichts der negativen ökologischen Auswirkungen des Luftverkehrs schon gar nicht zu rechtfertigen. Ziel muss deshalb mindestens eine Besteuerung des Kerosins für Inlandsflüge, besser noch eine EU-weite Besteuerung von Kerosin sein.

## **2.3 Gleiche Fahrgastrechte für Bahn- und Fernbusreisende!**

Ende September 2013 hatte der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschieden, dass die Entschädigungspflicht von Fahrgästen bei Verspätungen für Eisenbahnunternehmen auch in Fällen höherer Gewalt gilt. Damit billigen die Richter den Bahnkunden auch dann Entschädigungen zu, wenn Züge beispielsweise wegen Streckensperrungen durch Hochwasser, Erdbeben, Schnee oder Orkanshäden großräumig umgeleitet werden müssen. Der EuGH hat mit dieser Entscheidung zwar Rechtssicherheit für die Bahnkunden geschaffen, und für die Fahrgäste mag dieses Urteil angesichts häufigen Verspätungsfrustes im Grundsatz auch positiv sein. Dadurch entstehende Mehrkosten werden aber unausweichlich auf die Fahrpreise umgelegt!

Nicht nachvollziehbar ist dabei die Tatsache, dass vergleichbare Regelungen für den Flug-, Schiffs- und Fernbusverkehr nicht gelten. Damit treffen die aus der Entschädigungspflicht resultierenden Kostenbelastungen einseitig den umweltschonenden Verkehrsträger Schiene.

Zweierlei Maß bei Entschädigungsregelungen, u. a. auch in Fällen höherer Gewalt, darf es aber nicht geben!

## **3. Senkung der Mehrwertsteuer für Fahrkarten im SPFV von 19 Prozent auf den ermäßigten Steuersatz von 7 Prozent!**

Angesichts der zu erwartenden Verknappung und Verteuerung begrenzter Erdölvorräte bzw. der Abhängigkeit von Importen sollte es eigentlich vordringliches politisches Ziel sein, diejenigen Verkehrsträger zu fördern, mit denen diese Risiken vermieden,

zumindest aber deutlich reduziert werden können. Dies gilt umso mehr, wenn die entsprechenden Rohstoff-Lieferungen in erheblichem Maße aus politisch instabilen Regionen der Welt stammen. Um den Sicherheits- und Umweltvorteil der Bahn stärker zu nutzen, muss es politisches Ziel sein, ihren Anteil am gesamten Verkehr deutlich zu steigern. Der weitgehend elektrisch betriebene Schienenverkehr bietet die Möglichkeit, auf regenerative und heimische Energiequellen zurückzugreifen; die vorgeschlagene Steuerentlastung ist damit ein aktiver Beitrag zur Förderung der Elektromobilität! Keinesfalls akzeptabel ist die Schaffung von Privilegien allein für Elektro-Autos.

#### **4. Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr durch Ausbau/Ertüchtigung vorhandener Strecken bzw. Verzicht auf Großprojekte mit hohen finanziellen Risiken!**

Unattraktive Fahrzeiten der InterCity-/Euro-City-Züge z. B. zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf von derzeit 2:06 Stunden sind leider das Ergebnis einer Infrastruktur, deren Zustand zurzeit lediglich in Teilabschnitten die von der Trassierung her mögliche Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h oder sogar darüber hinaus zulässt. Zum Vergleich: Vor 40 Jahren, im Sommer 1975 benötigte der Vindobona für die Strecke Berlin Ostbahnhof--Dresden Hbf mit einem Zwischenhalt am Zentralflughafen Berlin-Schönefeld für die Strecke 1 Stunde und 59 Minuten.

Bereits seit vielen Jahren wird auch über die Elektrifizierung u. a. der Strecken Cottbus--Görlitz, Dresden--Görlitz, Hof--Markredwitz--Regensburg bzw. Nürnberg und München--Lindau diskutiert. Die überfällige Realisierung lässt dagegen genauso auf sich warten wie der Ausbau der Bahnstrecke Berlin--Pasewalk--Stralsund für 160 km/h.

Im Gegensatz dazu bindet ein einziges Großprojekt wie Stuttgart 21 entsprechend derzeitiger Berechnungen mittlerweile 6,5 Milliarden Euro. Die künftige Einhaltung dieses Kostenrahmens bleibt dabei noch fraglich. Der Nutzen dieses Prestigeprojekts mag für die städtebauliche Entwicklung Stuttgarts zwar positiv sein, für die Bahnkunden ist er dagegen gering.

Diese falsche Investitionspolitik verhindert den Ausbau etlicher Strecken sowie den wirkungsvollen Ausbau überlasteter Knoten. Das in der Verkehrspolitik häufig gebrauchte Argument »fehlender finanzieller Mittel« ist angesichts der kompromisslosen politischen Durchsetzung des Leuchtturmprojekts Stuttgart 21 kaum mehr vermittelbar!

Die derzeit laufende Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 muss daher dafür genutzt werden, beim künftigen Ausbau der Infrastruktur endlich deutliche Akzente zugunsten des umweltschonenden Schienenverkehrs zu setzen bzw. mit der Projekt-Einstufung in die Kategorie »Vordringlicher Bedarf plus« entsprechende Rahmenbedingungen und Prioritäten zu schaffen, um die Verkehrsmarktanteile im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene tatsächlich spürbar zu steigern. Für den neuen BVWP wurden u. a. seitens der Länder und Verbände knapp 400 Projektvorschläge eingereicht. Fatal bzw. kurzsichtig wäre es für die weitere Entwicklung des Systems Schiene, wenn diese Projektvorschläge unter dem Vorwand ungünstiger Nutzen-Kosten-Analysen größtenteils ad acta gelegt werden.

## **5. Daseinsvorsorge in Streikfällen!**

Mit der Bahnreform wurde die grundgesetzliche Daseinsvorsorge durch die privatrechtliche Führung des bundeseigenen Bahnbetriebs ausgehöhlt. Die Bundesregierung ist deshalb gefordert, den gesetzlichen Rahmen zu schaffen, der bei Streiks eine Grundversorgung im Bahnverkehr sichert. Da mit Streiks künftig noch häufiger zu rechnen ist, muss ein Mindestangebot eines garantierten, verlässlichen Notfahrplans vorhanden sein, der bereits auch Bestandteil des Jahresfahrplans ist. In anderen europäischen Ländern, wie beispielsweise in Italien, gibt es bereits derartige Regelungen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003713>.

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