

■ Fernverkehr

Erfreuliche Wende: Kundenoffensive der Deutschen Bahn im Fernverkehr Chance für mehr Verkehr auf der Schiene

aus SIGNAL 03/2015 (Juli 2015), Seite 26-28 (Artikel-Nr: 10003830)

Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV)

und IGEB Fernverkehr

Mit den neuen InterCity-Doppelstockzügen möchte die Deutsche Bahn das Angebot im Fernverkehr auch abseits der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecken zukünftig wieder deutlich ausbauen bzw. die jahrelange Rückzugsstrategie beenden. Dieser Strategiewechsel ist auch eine Reaktion auf die schmerzhaften Abwanderungen von der Bahn zum Fernbus. Zugleich geht die DB damit auf Distanz zu Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt mit seinem unsinnigen Vorschlag, bevorzugt den Fernbussektor auszubauen und damit weitere Verkehre von der Schiene auf überlastete Straßen zu verlagern. Doch wenn die Politik nicht die Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Schienenverkehrs beendet, ist die DB-Kundenoffensive schon jetzt zum Scheitern verurteilt.

Insgesamt soll das Fernverkehrsangebot bis 2030 um 25 Prozent ausgeweitet werden. Durch attraktivitätssteigernde Maßnahmen in Form von Fahrzeitverkürzungen, aber vor allem auch durch häufigere und direkte Verbindungen zwischen Metropolen und Regionen wird mit einem Zuwachs von rund 50 Millionen Fahrgästen pro Jahr im ICE- und IC-Angebot gerechnet. Auch zur Erreichung der Klimaschutzziele wird auf diese Weise ein wichtiger Beitrag geleistet. Durch den Umstieg auf die Schiene können 1,7 Millionen Tonnen Kohlendioxid jährlich eingespart werden. Zur Umsetzung des Fernverkehrs-Konzepts sind Investitionen von rund 12 Milliarden Euro geplant.

Bis 2030 sollen neue Fahrzeuge dabei in folgender Anzahl zur Verfügung stehen: - 17 ICE der Baureihe 407 (diese Fahrzeuge sind bereits teilweise im fahrplanmäßigen Betrieb bzw. sollen 2016 komplett zur Verfügung stehen)
130 ICx (der Regelbetrieb mit ICx ist ab Ende 2017 vorgesehen)
120 InterCity-Doppelstockzüge

Das Flottenalter verjüngt sich dadurch erfreulicherweise von durchschnittlich 23 Jahren in 2015 auf 15 Jahre in 2030. Durch die Umstellung auf energieeffizientere Fahrzeuge und energieeffizienteres Fahren wird der spezifische Energieverbrauch in diesem Zeitraum um 20 Prozent gesenkt und damit auch ein wichtiger Beitrag zur Weiterentwicklung der Elektromobilität geleistet. Wo bleibt hierzu eigentlich eine entsprechende Würdigung seitens des Bundesverkehrsministers?

Deutliche Verbesserungen im ICE-Netz durch Neu- und Ausbaustrecken

Das Zielnetz hat einen Umfang von rund 120 Mio. Zugkilometern (Zkm). Dafür stehen zu diesem Zeitpunkt insgesamt 360 ICE-Einheiten zur Verfügung. Über 150 Fahrten pro Tag werden neu in ICE- statt IC-Qualität angeboten, was allerdings auch entsprechend höhere Fahrpreise zur Folge haben dürfte!



Bis 2030 sollen insgesamt 120 IC-Doppelstockzüge die derzeit eingesetzten IC-Reisezugwagen komplett ablösen. In den neuen Zügen wird dabei leider ein von den Fahrgastverbänden vorgeschlagenes Bordbistro nicht realisiert. (Foto: Christian Schultz)



Bestandteil des Netzes »IC-NEU« sind auch touristische Direktverbindungen, wie z. B. über Freilassing nach Bad Reichenhall bzw. Berchtesgaden. Unverständlich ist daher die fehlende Anbindung z. B. von Konstanz über die Schwarzwaldbahn. (Foto: Christian Schultz (Aufnahme im Bahnhof Freilassing))



Eine zügige Umsetzung des Konzepts »IC-NEU« würde durch ein Fernverkehrsgesetz spürbar erleichtert. Eine Mitfinanzierung von Fernverkehrsleistungen mittels knapper Regionalisierungsmittel wäre nur in Ausnahmefällen akzeptabel. (Foto: Christian Schultz (Aufnahme im Bahnhof Büchen))

Auf den wichtigen Nord-Süd- und Ost-West-Magistralen sind sogar zwei Züge pro Stunde geplant, u. a. in der Relation Berlin--Rhein/Ruhr.

Deutliche Fahrzeitverkürzungen ermöglicht dabei die Inbetriebnahme weiterer Neubaustreckenabschnitte. Mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 erfolgt die Inbetriebnahme des VDE-Projekts 8.2 (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit) Halle/Leipzig--Erfurt. So verkürzen sich die Fahrzeiten beispielsweise zwischen Frankfurt (Main) und Dresden um 65 Minuten und zwischen Frankfurt (Main) und Halle um 55 Minuten. Mit Inbetriebnahme des VDE-Projekts 8.1 (Nürnberg--Erfurt) verkürzen sich ab 2018 die Fahrzeiten z. B. zwischen München und Berlin spürbar um 125 Minuten auf unter 4 Stunden.

Auch die zu diesem Zeitpunkt voraussichtlich fertiggestellte Ausbaustrecke Berlin--Dresden (von dem direkten Streckenabschnitt Berlin Südkreuz--Blankenfelde einmal abgesehen) ermöglicht dann endlich attraktive Fahrzeiten von 1:45 Stunden. In dieser Relation ist ein 2-Stunden-Takt mit ICE-Zügen geplant.

Weitere deutliche Fahrzeitverkürzungen ermöglicht voraussichtlich ab dem Fahrplan 2022 schwerpunktmäßig die Neubaustrecke Wendlingen--Ulm. Die Fahrzeit beispielsweise zwischen München und Stuttgart verkürzt sich ab diesem Zeitpunkt um 30 Minuten. In der Relation München--Paris beträgt die Fahrzeit dann 5:05 Stunden.

Als wichtiger Servicebestandteil bleibt das Bordrestaurant in den ICE-Zügen erhalten.

Neu ist die Möglichkeit der (allerdings reservierungspflichtigen) Fahrradmitnahme in den ICx.

Netz »IC-Neu« basiert auf dem eingestellten InterRegio-System

Mit dem geplanten Netz »IC-Neu« werden (nach der Abschaffung des InterRegio-Systems) nahezu alle deutschen Großstädte mit mehr als 100 000 Einwohnern im 2-Stunden-Takt wieder an das Fernverkehrsnetz angebunden. Das Zielnetz umfasst rund 42 Mio. Zkm.

Mit den o. g. 120 InterCity-Doppelstockzügen werden die bisherigen IC-Reisezugwagen komplett abgelöst. Alle 2 Stunden werden gemäß DB-Sprachgebrauch »neu« u. a. folgende Städte an den Fernverkehr angebunden: Chemnitz, Cottbus, Heilbronn, Mönchengladbach, Potsdam, Siegen, Trier. Derzeit ist z. B. für Brandenburgs Landeshauptstadt Potsdam und für Cottbus gerade einmal ein einziges InterCity-Zugpaar (IC 2431/2432) verblieben.

Deutlich verbessert wird das Fernverkehrsangebot für 30 Städte, so z. B. für Dresden, Jena, Magdeburg, Regensburg, Rostock und Schwerin. Hinzu kommen weitere 15 IC-Halte in Städten mit mehr als 50 000 Einwohnern wie Brandenburg an der Havel, Plauen, Tübingen, Wetzlar oder Zwickau.

Damit werden u. a. auch langjährige Verbesserungsvorschläge seitens des Berliner Fahrgastverbandes IGEB und des Deutschen Bahnkunden-Verbandes (DBV) umgesetzt. Insgesamt profitieren rund 5 Millionen Bürgerinnen und Bürger von den wieder vertakteten Fernverkehrsverbindungen, die mit der Einstellung des

InterRegio-Angebots vielfach komplett entfallen sind oder aber deutlich reduziert wurden.

Durch umsteigefreie Verbindungen wie z. B. Hannover--Potsdam, Dresden--Rostock oder Chemnitz--Düsseldorf erhofft sich die DB eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen in den betroffenen Relationen. Die Betriebsleistung im Schienenpersonenfernverkehr soll von derzeit rund 130 Mio. Zkm auf rund 162 Mio. Zkm in 2030 steigen. Damit wird aber auch deutlich, dass die seitens der Deutschen Bahn vorgestellte Angebotsoffensive in Zukunft zwar etliche derzeit bestehende Angebotsmängel beseitigt, aber keinesfalls mehr den Umfang der »Vor-Mehdorn-Ära« erreicht. So betrug die Betriebsleistung im Jahr 1998 im Fernverkehr noch rund 180 Mio. Zkm.

DB-Kundenoffensive: Ein Treffer

Das neue Fernverkehrskonzept der DB AG ist in seiner Gesamtheit gelungen. Zu hinterfragen ist jedoch der Zeitplan, da wichtige Verbesserungen speziell durch das »IC-System NEU« zum Teil erst deutlich nach 2020 erfolgen sollen. Folgender Zeitplan besteht derzeit:

- IC-Linie Dresden--Köln ab Dezember 2015
- IC-Linie Leipzig--Emden ab Dezember 2015
- IC-Linie Stuttgart--Zürich ab Dezember 2017 (1-Stunden-Takt)
- IC-Linie Karlsruhe--Nürnberg ab Dezember 2017
- IC-Linie Nürnberg--Stuttgart(--Zürich) über Schwäbisch Hall-Hessental ab Dezember 2018
- IC-Linie Rostock--Berlin--BER--Dresden ab Dezember 2019
- IC-Linie Münster--Siegen--Frankfurt (Main) ab Dezember 2019
- IC-Linie Cottbus--Magdeburg(--Norddeich) ab Dezember 2022
- IC-Linie Schwerin--Magdeburg(--Leipzig) ab Dezember 2022
- IC-Linie (Berlin--Dresden--Hof--Regensburg--München) ab Dezember 2022
- IC-Linie (Hamburg--Stralsund--Berlin) spätestens ab Dezember 2026
- IC-Linie Bamberg--Würzburg--Stuttgart--Tübingen spätestens ab Dez. 2028
- IC-Linie Lindau--Stuttgart--Saarbrücken spätestens ab Dezember 2029
- IC-Linie (Karlsruhe--Nürnberg--Jena--Leipzig) spätestens ab Dezember 2030
- IC-Linie Trier--Koblenz(--Köln--Norddeich) spätestens ab Dezember 2030
- IC-Linie Düsseldorf--Paderborn--Gera--Chemnitz spätestens ab Dezember 2032

Ein Warten auf die Realisierung von Infrastrukturprojekten sollte besser durch Einzelmaßnahmen kompensiert werden.

Ein Beispiel: Ab Dezember 2017 wird der ICE-Verkehr der Relation Berlin--Nürnberg--München auf die Neubaustrecke Erfurt--Ebensfeld verlegt. Derzeitige Fernverkehrshalte wie Saalfeld, Jena oder Lichtenfels sollen voraussichtlich aber erst ab Dezember 2030 (!) mit dem Netz »IC-Neu« wieder entsprechend angebunden werden. Deutlich fahrgastfreundlicher wäre dagegen ein Vorlaufbetrieb beispielsweise durch einen 4-Stunden-Takt mit InterCity-Fahrzeugen, die durch Ablieferung neuer IC-Doppelstockwagen frei werden. Bei dem derzeitigen Zeitplan besteht die Gefahr, dass viele Fahrgäste auf Fernbusse umsteigen und später nur schwer wieder für die Schiene zurückgewonnen werden können.

Des Weiteren würde eine zeitnahe Einführung der IC-Linie Cottbus--Magdeburg--Norddeich helfen, die heutigen Kapazitätsengpässe der RegionalExpress-Linie 2 (Cottbus--Berlin--Wismar) im Abschnitt Cottbus--Berlin zu lindern, auch wenn dies nicht sofort in einem 2-Stunden-Takt möglich ist. Allerdings besteht die Gefahr, dass hier und andernorts künftige Fernverkehrsleistungen mithilfe von Regionalisierungsmitteln finanziert werden und diese dann beim Regional- und S-Bahn-Verkehr fehlen.

Im Netz »IC-Neu« ist die Anbindung von Konstanz (über die Schwarzwaldbahn) leider nicht berücksichtigt worden. Dies sollte angesichts der touristischen Bedeutung noch korrigiert werden. Außerdem hat Konstanz mit rund 89 000 Einwohnern eine nicht zu vernachlässigende Größe.

In den InterCity-Doppelstockzügen wird es, im Gegensatz zum ICE, kein Bordrestaurant geben. Auch der Vorschlag des Deutschen Bahnkunden-Verbands, in den Zügen zumindest ein Bordbistro einzurichten, wird leider nicht realisiert, was angesichts der geplanten Linienlängen nicht zufrieden stellen kann. Mit der Bordgastronomie wird dagegen ein Service ermöglicht, den beispielsweise der Fernbus in dieser Form nicht bieten kann.

Einbindung des Nachtreisezugverkehrs in der DB-Fernverkehrsoffensive nicht berücksichtigt

Der Nachtreisezugverkehr befindet sich zurzeit in einer existenzgefährdenden Abwärtsspirale. Komplette eingestellt wurden mit dem letzten Fahrplanwechsel beispielsweise die Verbindungen Hamburg/Berlin/ München--Paris (siehe SIGNAL 2/2015). Das Nachtzugangebot schließt jedoch auf Relationen von rund 1000 km und darüber hinaus eine wichtige Lücke bzw. ist nur eingeschränkt durch Tagesreiseverbindungen ersetzbar. So wählt bei Entfall von Nachtreisezugverbindungen Umfragen zufolge der größte Teil der Kunden das Flugzeug. Eine entsprechende Integration würde dagegen das neue DB-Fernverkehrskonzept vervollständigen.

Verknüpfung mit Nachbarländern im Fernverkehrskonzept teilweise unzureichend berücksichtigt

Schwerpunktmäßig die Bahnverbindungen Deutschland--Polen wurden in den vergangenen Jahren immer weiter reduziert. Dies widerspricht den Zielen eines einheitlichen Europäischen Wirtschafts- und Verkehrsraumes. Beispielhaft seien an dieser Stelle die mittlerweile komplett fehlenden Verbindungen Berlin--Wroclaw und Dresden--Wroclaw genannt. Das neue Fernverkehrskonzept der DB bietet die Möglichkeit, hier die notwendigen Korrekturen vorzunehmen.

Verkehrspolitik muss die Umsetzung des neuen Fernverkehrskonzepts unterstützen

Einige Maßnahmen des neuen DB-Fernverkehrskonzepts sind abhängig von der Realisierung verschiedener Infrastruktur- Verbesserungen. Dazu zählt beispielsweise die Elektrifizierung folgender Strecken: - Hof--Regensburg
Weimar--Gera--Gößnitz

Lindau--Geltendorf

Dies setzt die entsprechende Aufnahme in die derzeit laufende Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 zwingend voraus, und zwar mit Einstufung benannter Projekte in die höchste Dringlichkeitsstufe »Vordringlicher Bedarf plus« (VB+). Mit der Realisierung der genannten Maßnahmen wird nicht zuletzt ein Beitrag zur Förderung der Elektromobilität geleistet.

Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen

Auch bezüglich der Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern (diese sind mittlerweile so ungleich wie nie zuvor) besteht erheblicher verkehrspolitischer Handlungsbedarf, und zwar schwerpunktmäßig zu den nachfolgenden fünf Themen:

1. Besteuerung von Kerosin

Die Steuerbefreiung von Kerosin stellt eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Schiene dar und ist angesichts der negativen ökologischen Auswirkungen in Form von Lärm-, Treibhausgas- bzw. Schadstoffemissionen des Luftverkehrs nicht zu rechtfertigen. Vor dem Hintergrund der ehrgeizigen Klimaschutzziele muss diese überflüssige Subvention beendet werden, siehe hierzu auch die Broschüre »Umweltschädliche Subventionen in Deutschland«, aktualisierte Ausgabe 2014, Herausgeber Umweltbundesamt.

2. Harmonisierung der Umsatzsteuersätze

In Deutschland ist der Mehrwertsteuersatz mit 19 Prozent für grenzüberschreitende Bahnfahrten im EU-Vergleich nach Kroatien am höchsten. Internationale Flüge sind dagegen komplett von der Umsatzsteuer befreit. Diese Subvention des Flugverkehrs ist ebenfalls nicht gerechtfertigt. Eine entsprechende Harmonisierung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ist dringend notwendig.

3. Mautpflicht für Fernbusse oder Abschaffung der Trassenpreise im Schienenpersonenverkehr

Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen für die Nutzung der Schienenwege kontinuierlich steigende Trassen- und Stationsentgelte zahlen. Im europäischen Vergleich erreichen dabei u. a. die deutschen Trassenpreise im Fernverkehr das höchste Niveau; der Fernbus kann dagegen die Verkehrswege zumindest in Deutschland kostenlos nutzen. Um diesen Wettbewerbsnachteil zu beheben, müssen die Lkw-Maut auf Fernbusse ausgeweitet und die Trassenpreise für den Personenzugverkehr korrigiert werden. Das derzeitige Niveau der Trassenentgelte, die bezogen auf den Endpreis für den Kunden mittlerweile zwischen 25 und 30 Prozent ausmachen, ist für Eisenbahnverkehrsunternehmen abschreckend und verhindert damit Angebotsverbesserungen im eigenwirtschaftlich zu betreibenden Fernverkehr auf der Schiene.

4. Harmonisierung der Fahrgastrechte

Ende September 2013 hatte der Europäische Gerichtshof entschieden, dass die Entschädigungspflicht von Fahrgästen im Fall von Verspätungen im Schienenverkehr auch bei höherer Gewalt gilt. Da es vergleichbar weitgehende Regelungen für den Flug- und Fernbusverkehr nicht gibt, kommt es auch in diesem Fall zu Wettbewerbsverzerrungen einseitig zu Lasten des Schienenverkehrs. Eine entsprechende Harmonisierung ist deshalb zwingend erforderlich.

5. Fernverkehrsgesetz entsprechend Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes

Der Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes weist dem Bund die Verantwortung für den Schienenpersonenfernverkehr (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 (SPNV) betreffen, Rechnung getragen wird«. Dieser Satz harrt seit 1994 der Umsetzung; ausnahmslos jede Bundesregierung hat die Verpflichtung zur Umsetzung bislang ignoriert! Dabei wäre ein Fernverkehrsgesetz sicher auch für die geplante Einführung des Netzes »IC-Neu« wichtig.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003830>.

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