

Fernverkehr

# Rahmenbedingungen für den Schienenpersonenfernverkehr endlich verbessern!

aus SIGNAL 02/2016 (Mai 2016), Seite 23-25 (Artikel-Nr: 10003948)  
 Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV) und IGEB Fernverkehr

**Ein Gesetz zum Schienenpersonenfernverkehr wurde entgegen der Vorgabe in Artikel 87e Grundgesetz bislang nicht erlassen. Jetzt gibt es eine neue Gesetzesinitiative, gestartet vom Bundesland Rheinland-Pfalz.**

Durch die Bahnreform, die zum 1. Januar 1994 in Kraft trat, sollten u. a. größere Anteile des wachsenden Verkehrsaufkommens von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Tatsächlich gab es allerdings nur im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) anteilmäßig Zugewinne, im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Bezug auf die Anzahl der beförderten Personen dagegen deutliche Rückgänge (siehe Tabelle).

Die Deutsche Bahn AG konzentrierte ihr Angebot im SPFV seit 1994, entsprechend betriebswirtschaftlicher Zwänge, schrittweise auf nachfragestarke Linien. Begünstigt wurde diese Entwicklung durch Milliarden-Investitionen in Neu- bzw. Ausbaustrecken, wie z. B. Berlin--Hannover (Inbetriebnahme 1998), Köln--Frankfurt am Main (Inbetriebnahme 2002), Nürnberg--Ingolstadt (Inbetriebnahme 2006) und zuletzt Leipzig/Halle--Erfurt (Inbetriebnahme 2015). In vielen Relationen, insbesondere in den Randlagen, wurde das Angebot dagegen reduziert bzw. komplett eingestellt. Diese Negativentwicklung gipfelte in der Einstellung des letzten InterRegios am 27. Mai 2006.

Insgesamt reduzierte sich die Länge des im Fernverkehr bedienten Streckennetzes deutlich um rund 3 700 km. Geblieben sind für den Bahnkunden in vielen Relationen unbefriedigende Angebotslücken mit der Folge von vermehrten Umsteigezwängen.

## Bahnreform verfehlt Ziel

Obwohl bereits wenige Jahre nach der Bahnreform unzweifelhaft erkennbar war, dass das Ziel, im SPFV mehr Verkehr auf der Schiene abzuwickeln, nicht erreicht wird, wurde seitens der Politik nicht nachgesteuert.

Die o. g. Angebotsreduzierungen erfolgten dabei trotz der Tatsache, dass die Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr auch nach der Bahnreform eine Aufgabe der Daseinsvorsorge des Staates ist! Dies ist auf höchster gesetzlicher Ebene, dem Grundgesetz (GG), geregelt. Der Artikel 87e Absatz 4 dieses Gesetzes weist hier 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 Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.«*



Bahnhof Görlitz. Mit einem Schienenpersonenfernverkehrsgesetz würden verbindliche Rahmenbedingungen geschaffen, so dass auch die Grenzstadt Görlitz (rund 55 000 Einwohner, zusammen mit Zgorzelec rund 87 000) eine Fernbahnanbindung erhalten würde. (Foto: Christian Schultz)

| Jahr                         | 1995 | 1997 | 1999 | 2001 | 2003 | 2005 | 2007 | 2009 | 2011 | 2013 | 2015 |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Beförderte Pers. in Mio.     | 149  | 152  | 147  | 136  | 117  | 119  | 119  | 123  | 125  | 131  | 132  |
| Verkehrsleistung in Mrd. Pkm | 36,3 | 35,2 | 34,9 | 35,3 | 31,6 | 33,7 | 34,2 | 34,8 | 35,5 | 36,8 | 37,0 |

Stagnation bei der Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs in Deutschland



Lübeck Hbf. Auch die traditionsreiche Hansestadt (rund 215.000 Einwohner) würde von einem Schienenpersonenfernverkehrsgesetz profitieren und besser angebunden, als das heute der Fall ist. (Foto: Christian Schultz)



Frankfurt (Oder). Die Ausschreibung von Teilnetzen als Ziel eines Schienenpersonenfernverkehrsgesetzes (bzw. der Verordnung zu diesem Gesetz) würde es anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen erleichtern, in den von der DB beherrschten deutschen Fernbahnverkehr einzusteigen. (Foto: Christian Schultz)

Entwurf eines Gesetzes zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (Schienenpersonenfernverkehrsgesetz - SPFVG) Ein Vorschlag des Deutschen Bahnkunden-Verbands (DBV) und des Berliner Fahrgastverbands IGEB auf der Basis der Initiative aus Rheinland-Pfalz Gesetz zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (Schienenpersonenfernverkehrsgesetz - SPFVG) §1 Gewährleistungsauftrag Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung von Städten ab 50 000 Einwohnern mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, im Bereich des öffentlichen Schienenpersonenfernverkehrs mindestens durch ein Grundangebot Rechnung getragen wird. Zusammen mit den Angeboten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) soll ein integriertes öffentliches Verkehrsangebot geschaffen und gesichert werden. Die Gewährleistung des Bundes für den SPFV erstreckt sich auf die öffentliche Beförderung von Personen in Eisenbahnzügen über 100 km. Soweit die Aufgabenträger des SPNV beabsichtigen, einen Verkehrsbedarf, der neben dem SPNV auch maßgeblich dem SPFV zuzuordnen ist, durch Zugangebote im SPNV abzudecken, soll sich der Bund an der Finanzierung angemessen beteiligen. Der Bund hat zur Erfüllung des Gewährleistungsauftrags - vergleichbar den SPNV-Aufgabenträgern - auf Bundesebene eine Aufgabenträgerorganisation für den SPFV

Dieses Bundesgesetz gibt es jedoch bis heute nicht. Die wiederholt vorgetragene Darstellung des Bundes, er nehme diese grundgesetzliche Verantwortung bereits durch die Bereitstellung von Investitionsmitteln für die Schienenwege in ausreichender Weise wahr, entspricht keineswegs dem Anliegen des zitierten Absatzes im Grundgesetz. Ausdrücklich wird hier nämlich eine Gewährleistung von Verkehrsangeboten auf dem Schienennetz gefordert.

Gibt es Geld nur für Investitionen in die Schienenwege, ist nicht gesichert, dass anschließend auch entsprechende Verkehrsangebote im SPFV, insbesondere auf eigenwirtschaftlicher Basis, erbracht werden.

Auch die zum 1. Januar 2013 vollzogene Fernbusliberalisierung stellt keinen Ersatz für den genannten Gesetzesauftrag dar. Es kommt hinzu, dass sich Fernbusangebote im Wesentlichen ebenfalls auf lukrative Strecken zwischen Großstädten bzw. auf einen Parallelverkehr zu ICE- und IC-Linien konzentrieren.

### **Bund entzieht sich seiner Verantwortung**

Des Weiteren hat die im Jahr 1996 umgesetzte Regionalisierung, d. h. die Übertragung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den SPNV an die Bundesländer, zu der Praxis geführt, Fernverkehrsangebote einzustellen und als Schienenpersonennahverkehr durch die Bundesländer bestellen zu lassen. Dieses Verfahren entspricht jedoch nicht der Zweckbestimmung der Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz und stellt eine Verantwortungsverlagerung vom Bund auf die Länder dar - verbunden mit den entsprechenden finanziellen Belastungen. Angesichts der kritischen Finanzausstattung bezüglich der Regionalisierungsmittel bzw. angesichts der Tatsache, dass in naher Zukunft weitere Abbestellungen von Zugleistungen im Regionalverkehr drohen, ist dies nicht hinnehmbar.

Überfällig ist daher ein Gesetz bezüglich der Regelung der in Artikel 87e GG geforderten Gemeinwohlaufgaben.

### **Gesetzesinitiative aus Rheinland-Pfalz**

Nach mehreren erfolglosen Gesetzesinitiativen wurde 2015 ein neuer Anlauf unter Federführung des Bundeslandes Rheinland-Pfalz gestartet und ein Entwurf eines Gesetzes zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (Schienenpersonenfernverkehrsgesetz - SPFVG) vorgestellt. Diese Bundesratsinitiative wird inzwischen auch von den Bundesländern Baden-Württemberg, Brandenburg, Bremen und Saarland unterstützt. Unverständlich: Die Unterstützung der übrigen Bundesländer fehlt - noch?

Seitens des Deutschen Bahnkunden-Verbands (DBV) und des Berliner Fahrgastverbands IGEB wurde der Gesetzentwurf im Hinblick auf Fahrgastbelange konkretisiert. Diese ergänzte bzw. erweiterte Version ist nachfolgend abgedruckt. Neben Regelungen zu einem Grundangebot des Tagesreisezugverkehrs enthält dieser Entwurf auch Regelungen zum Nachtreisezugverkehr.

Nach der Einstellung des bei den Bahnkunden beliebten InterRegio-Angebots ist nun ab Ende 2016 auch die Einstellung der wenigen verbliebenen

Nachtreisezugverbindungen beschlossene Sache und schafft damit - sollten hier keine Korrekturen mehr erfolgen - weitere gravierende Angebotslücken bzw. deutliche Einbußen an Reisequalität im Schienenverkehr. Inwieweit die innerdeutschen Nachtreisezug-Angebote in Zukunft durch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) fortgeführt werden, ist noch offen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003948>.

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