



Millionen kostet die Stadtrundfahrt vom Ostbahnhof bis Oranienburg: Interregio in Berlin-Spandau auf dem Weg nach Rostock. Die DB will die Verbindung wegen Unwirtschaftlichkeit streichen. Auch im Jahre 11 nach der Vereinigung ist die deutsche Einheit nicht vollendet. Dafür ist die Bundesregierung mitverantwortlich.

Fernverkehrs-Streichungen:

Schlechte Bahnlinien vergeuden Geld

Bundesregierung ist mitverantwortlich

Von Rainer Engel

Die Bundesregierung sieht keinen Anlass, Fernverkehrszüge zu bestellen oder zu subventionieren. Das hat sie dem Deutschen Bundestag am 28. Juni 2000 mitgeteilt. Doch für einen Teil der Streichpläne, die von der DB AG jetzt den Ländern vorgelegt worden sind, ist sie unmittelbar verantwortlich: Denn – so bestimmt es Art. 87e des Grundgesetzes – für die Qualität des Streckennetzes trägt die Bundesregierung selbst die Verantwortung.

Wo die Strecken daran schuld sind, dass die Betriebskosten zu hoch werden und die Nachfrage zu gering ist, darf sich die Bundesregierung nicht aus dieser Verantwortung stellen. Sie muss dafür sorgen, dass durch Investitionen die Strecken auf einen zeitgemäßen Stand gebracht werden. Bis dahin dürfen diese Züge weder gestrichen noch das Defizit den Ländern aufgehalst werden. Aus dieser Verantwortung darf sich die Bundesregierung nicht wegstellen.

Streichpläne überall

Die DB AG will 25 Prozent aller Fernzüge streichen. Zwar sind diesmal vollständige Listen über diese Pläne nicht in die Öffentlichkeit gelangt, aber die Einzelberichte aus den Regionen und

einige Veröffentlichungen in der Fachpresse (1) – meistens von gut informierten Insidern – ergeben ein klares Bild: Keine Fernverkehrszüge mehr an die niedersächsische Nordseeküste, in den Harz und nach Mecklenburg-Vorpommern. Keine Interregios mehr zum Bodensee und in die

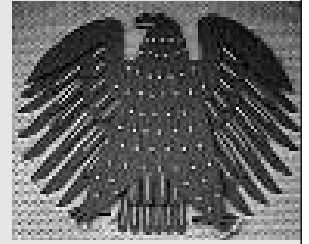
Allgäuer Alpen, kein Eurocity mehr von München nach Zürich. Vom Ruhrgebiet nach Erfurt werden die Fernverkehrszüge nur noch drei Mal täglich fahren, bis Gera oder Chemnitz werden sie gar nicht mehr kommen.

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 23.

Dokumentiert:

Deutscher Bundestag

Drucksache 14/3682 vom 28. 06. 2000



Antwort der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Karin Rehbock-Zureich, Angelika Mertens, Hans-Günter Bruckmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Franziska Eichstädt-Bohlig, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 14/2551 –

– Auszug –

4. Wie vereinbart die Bundesregierung den am Gemeinwohl orientierten Verfassungsauftrag des Bundes mit den unternehmerischen Vorstellungen und betriebswirtschaftlich ausgerichteten Netz- und Angebotsplanungen der Deutschen Bahn AG?

Den Interessenlagen des Bundes und des Unternehmens ist durch die Bahnreform Rechnung getragen worden. Mit diesen vom Verfassungs- bzw. Gesetzgeber verabschiedeten Regelungen wurde eine klare Abgrenzung unternehmerischer und staatlicher Verantwortung geschaffen. Sie sind gleichzeitig Vorgabe für das Handeln der Bundesregierung. Danach hat der Bund zu gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt der Schienennetze der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Im Übrigen werden Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt.

Im Bereich des Schienennetzes erfordert das Gemeinwohl Verbesserungsmaßnahmen, die über die unternehmerischen Vorstellungen der DB AG hinausgehen. Aus diesem Grund wendet der Bund auf der Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) in erheblichem Umfang Finanzmittel zur Finanzierung dieser Maßnahmen auf. Zur Finanzierung gewährt der Bund nach § 10 des BSchwAG nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse, von 1994 bis 1999 über 24 Mrd. DM, davon allein 1998 4,8 Mrd. DM und 1999 5,8 Mrd. DM.

Durch die Verbesserung des Schienennetzes werden auch die Voraussetzungen geschaffen, um die Qualität der Angebote im gesamten Schienenverkehr maßgeblich zu verbessern.

Die Bestandsnetzinvestitionen werden durch Eigenmittel der DB Netz AG und/ oder der DB Station&Service AG und ergänzend durch zinslose Darlehen bzw. in den neuen Bundesländern durch nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse des Bundes (Beseitigung der investiven Altlast auf der Grundlage des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes -DBGrG) anteilig finanziert.

Im Rahmen ihrer Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr stehen den Ländern auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes ausreichende Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr und insbesondere den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung. Darüber hinaus sieht die Bundesregierung derzeit keine Notwendigkeit, dass der Bund zur Gewährleistung des Wohls der Allgemeinheit Verkehrsleistungen subventioniert oder bestellt.

Öffentliche Information nicht erwünscht

Das alles ist nicht amtlich, aber auch nicht dementiert. Die Landesregierungen sind von der DB bereits informiert. Das unter Heinz Dürr eingerichtete Kundenforum, in dem PRO BAHN vertreten war und in dem nachgefragt werden sollte, wurde rechtzeitig aufgelöst, bevor unangenehme Fragen beantwortet werden müssen.

Die Länder sollen zahlen

Die DB hat das eindeutige Ziel, den Bundesländern dort, wo der Interregio nicht mehr fahren soll, neue „Nahverkehrszüge“ anzudienen. Die Reaktionen sind unterschiedlich, aber durchweg gibt es Proteste.

Das gesamte „Problem“ Interregio lässt sich mit einem Defizit von 300 Millionen DM benennen – die Deutsche Bahn zahlt für ihre Züge den gleichen Betrag als Mineralölsteuer an die Bundeskasse. Wenn der Bund jetzt schon 2 Milliarden DM für Infrastruktur locker macht, dann muss sich doch ein Problem von 300 Millionen DM auch lösen lassen?!

Schlechte Schienen neben neuen Autobahnen

Das Streckennetz, das die Bundesregierung der Deutschen Bahn überlassen hat, ist teilweise in einem sehr schlechten Zustand.

Unterdessen baut die Bundesregierung dort, wo künftig keine Fernverkehrszüge mehr fahren sollen, Autobahnen: die Ostsee-Autobahn und die Südharz-Autobahn beispielsweise. Die bestehenden Autobahnen, etwa von Erfurt über Gera und Chemnitz nach Dresden, werden weiter ausgebaut, von einem Rückbau zur Landstraße, vielleicht mit nur zwei Fahrspuren, ist nichts bekannt. Im Gegensatz zur Bahn finden für Autobahnen Wirtschaftlichkeitsberechnungen für einzelne Strecken oder für einzelne Neu- und Ausbauten nicht statt.

Die Bundesregierung setzt also weiter darauf, die für den Nahverkehr vorgesehenen Gelder in den Fernverkehr umzuleiten und den Bundesländern die defizitären Interregio-Leistungen aufzudrücken.



Schleifenfahrt für die hochsubventionierte Seeschifffahrt. Hier kommt der Interregio nach Flensburg von der Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal....

Wettbewerbsnachteile schlagen durch

Defizitär werden viele Interregio-Leistungen aber erst dadurch, dass DB-Reise & Touristik weiterhin hohe Trassenpreise zahlen muss – auch für Schienenwege, die nichts taugen. Weiter führt die DB an die Bundesregierung für jede Fernfahrkarte 16 Prozent Mehrwertsteuer ab – auch wenn der Fahrgast dafür künftig nur „Nahverkehrszüge“ am Bahnsteig vorfindet. Und außerdem darf die DB zusätzlich zu den Trassenpreisen noch Mineralölsteuer zahlen, zum Beispiel für die Züge nach Gera oder die Verbindung von München nach Zürich.

So zieht die Bundesregierung mit der einen Hand der Deutschen Bahn das Geld aus der Tasche, das sie mit der anderen Hand gibt.

Die Geschäftspolitik der DB muss sich ändern

Freilich bleibt es dabei: Ein guter Teil der Interregio-Probleme ist hausgemacht. Falsche Positionierung am Markt, schwere Züge noch am späten Abend statt angemietete Nahverkehrstriebwagen, ungeeig-

nete Linien- und Fahrzeugkonzepte tragen dazu bei, dass das Defizit des Interregio wächst. Was in der PRO BAHN Zeitung (2) stand, hat unverändert Gültigkeit.

Doch die Infrastruktur taugt nichts

Doch in vielen Fällen taugt die Infrastruktur nichts. Der Interregio von Weimar nach Chemnitz ist ganz eindeutig ein Opfer der großartigen ‘Sanierungsleistung’ der DB; als Streckeneigentümer hat sie die Strecke bisher nur ‘kaputtrepariert’. Der ‘Aufbau Ost’ gelang hier so hervorragend, dass auf dieser Strecke nicht einmal die induktive Zugsicherung installiert ist: Deshalb dürfen die Züge nur 100 km/h fahren, selbst wenn die Strecke mehr hergibt.

Mit der Trasse von Rostock nach Berlin sieht es ähnlich aus: Weil auch im Jahre 11 nach der Deutschen Einheit kein Fernzug von Norden nach Berlin hereinfahren kann, muss der Interregio eine Stadtrundfahrt machen – erst westlich um die ehemalige Stacheldraht- und Schießbefehl-Grenze herum, dann nach Spandau und von West wieder nach Ost

bis in den Ostbahnhof. Das kostet jedes Jahr Millionen.

Auch die Rendsburger Hochbrücke ist solch ein Fall: Seitdem es den Nord-Ostsee-Kanal gibt, muss die Bahn einen Kringel fahren, der viel Zeit kostet. Für die Autos gibt es schon lange einen stadtnahen Straßentunnel und für die Autobahn eine gradlinige Hochbrücke daneben. Die Drehbrücke für Straße und Kleinbahn gehört somit für Autofahrer längst der Vergangenheit an. Zwar muss die Deutsche Bahn AG nichts für den Unterhalt der Eisenbahn-Hochbrücke zahlen, aber für die Mehrkosten der „Schleifenfahrt“ darf sie dann doch aufkommen, damit der hoch subventionierte Schifffahrtsweg von der Ostsee zur Nordsee befahrbar bleibt. Dass die Brücke ständig in Reparatur ist und auf ihr nur eines der zwei Gleise zur Verfügung steht, erschwert die Lage noch mehr.

Andere Ausbaupläne hat die DB auf Eis gelegt. Die inzwischen als gefährdet einzustufende Interregio-Linie von Aachen nach Erfurt („Mitte-Deutschland-

Verbindung“ ist zwischen Hamm und Paderborn für 200 km/h ausgebaut worden. Dafür wurde die Strecke sogar ein Jahr lang gesperrt. Auch der anschließende Abschnitt von Paderborn bis Bebra sollte ausgebaut werden. Aber von allen Plänen blieb nur der Tunnel bei Neuenheerse übrig, der sich in Bau befindet. Hier konnte die DB den Neubau nicht vermeiden; auf der alten Strecke rutschte der Damm unter den Schwellen weg.

Durch die „Hümmer Kurve“ kriecht der Zug auch künftig mit 80 km/h. Diese Kurve ist eine über 150 Jahre alte Hinterlassenschaft des hessischen Kurfürsten, dem die Verbindung in den 'Überseehafen' Karlsruh an der Oberweser wichtiger war als eine Bahnlinie ins Westfälische. Deswegen soll die Verbindung vom Rheinland nach Thüringen und Westsachsen zum „Nahverkehr“ werden.

Ein besonderer Fall: die Schwarzwaldbahn

Ein besonderer Fall ist die Schwarzwaldbahn von Hausach nach Villingen, eine der großen technischen Meisterleistungen des

letzten Jahrhunderts. Mit Schleifen und Tunneln wird die Höhe gewonnen, so dass auch schwere Züge hinaufkommen. Aber die gewundene Streckenführung kostet Geld und Zeit. Die Schwarzwaldbahn kann man nicht umbauen und auch kaum schneller machen. Ist das ein hinreichender Grund dafür, dass die Bundesregierung kneift und meint, damit habe sie überhaupt nichts zu tun – damit muss die Deutsche Bahn als Unternehmen alleine fertig werden? Die parallele Straße ist – eine Bundesstraße.

So geht die Schere zwischen Kosten und Ertrag weit auf: Lange Fahrzeiten bedeuten nicht nur hohe Kosten, sondern auch niedrige Einnahmen, weil das Auto einfach schneller ist. Kann das Unternehmen DB AG anders reagieren, als es ihr von ihrem Eigentümer vorgegeben wird?

Keine Planungssicherheit

Damit hängt auch der berechtigte Vorwurf gegen die DB zusammen, dass sie keine Planungssicherheit bietet. In einem Gutachten (3) zur Schwarzwaldbahn steht der Vorwurf deutlich und unübersehbar geschrieben: die DB bringt es nicht fertig, sicherzustellen, dass der Interregio immer zur gleichen Zeit kommt und die Anschlüsse in den Nahverkehr bedient. Die DB plant nach Gutsherrenart – die Länder sollen zahlen. Und die Bundesregierung verschließt die Augen – sieht sie nur deshalb keinen Anlass zum Handeln?

Fadenscheinige Argumente

Alles, was die Bundesregierung dem Bundestag mitgeteilt hat, ist nicht durchdacht, nicht von Sachkenntnis geprägt, sondern nur von einem Ziel: unangenehmen Erkenntnissen zu entkommen.

Lösungen sind nicht ganz einfach. Aber PRO BAHN hat den Weg schon aufgezeigt.

Wieder: der integrale Taktfahrplan

„Der letzte Fahrplanwechsel“ ist das Konzept, um Investitionen so zu steuern, dass die Wirtschaftlichkeit der Bahn in der Region sichergestellt wird. Mehr Fahrgäste durch mehr Anschlüsse, mehr Anschlüsse durch gesicherte, passende Fahrzeiten von Knoten zu Knoten, eine



...und fünf Minuten später ist er noch kein Stück weiter. Betriebskosten und Personal darf die DB bezahlen. Deshalb sollen mehrere Züge gestrichen werden.



Das ist alles, was von der Ausbaustrecke Paderborn – Bebra übrig blieb. Alle anderen Verbesserungen der Verbindung zwischen Ruhrgebiet und Thüringen finden nicht statt. Kann man einem Unternehmen die Strukturpolitik für Deutschlands Zukunft überlassen?

sichere Planungsgrundlage für die Aufgabenträger des Nahverkehrs und vor allem: Investitionen, die sehr wirtschaftlich sind. Die DB AG hat jetzt 2 Milliarden DM gerade für solche Aufgaben bekommen. Manchmal fehlen 10 oder 20 Minuten Fahrzeit, damit die Wirtschaftlichkeit drastisch steigt – etwa zwischen Stuttgart und Nürnberg, zwischen München und Lindau.

...und der Aufbau Ost

Im Osten sind die Interregio-Streichungen vor allem als „Abbruch Ost“ zu beschreiben. So genannter oder gewünschter subventionierter „Nahverkehr“ wird eine Verbindung von Berlin nach Rostock, Greifswald oder Görlitz nur, weil die Folgen der Teilung längst noch nicht überwunden sind. Von der Öffentlichkeit kaum bemerkt worden ist, dass die DB AG 10 Milliarden DM zur Sanierung von Altlasten im Osten nicht abgerufen hat (4) – die Bundesregierung weiß es und bringt die DB nicht auf Trab.

Wettbewerb unerwünscht

Natürlich will die DB AG keinen Wettbewerb. Sonst würde sie einfach die Interregio-Züge mitsamt den Lokomotiven, die sie bei der Bahnreform als Gratis-Grundausrüstung bekommen hat, den Bundesländern schenken. Davon war bisher aber noch nichts zu hören. Vielmehr verfolgt die DB die Strategie, die hohen Durchschnitts-Subventionen für den Nahverkehr einzustreichen, die

zwischen 15 und 20 DM je Zugkilometer betragen. Gleichzeitig weigert sich die DB aber, Subventionen für den Interregio entgegenzunehmen (5), die nur bei 4 DM je Zugkilometer liegen würden (6).

Gute Gründe für Verweigerung

Die Proteste der Länder gegen die neuen Streichpläne im Fernverkehr der DB AG sind weitgehend berechtigt. Die Bundesregierung hat – genauso wie ihre Vorgänger – bei der Verantwortung für Netz und Fernverkehr versagt. Es besteht zwar die Gefahr, dass die Fahrgäste die Folgen tragen müssen, indem die Länder diesmal keine „Ersatzlösungen“ finanzieren. Aber wie soll man einer Regierung anders klarmachen, dass sie sich nicht länger ihrer Verantwortung entziehen darf?

Fundstellen:

- (1) *Bahn-Report 5/2000 S.11. Die Liste ist unvollständig.*
- (2) *PRO BAHN Zeitung 79 (August 1999), Seite 21ff.*
- (3) *Grosse/SMA, Zukunft der Schwarzwaldbahn, Schlussbericht, 29.2.2000.*
- (4) *Vgl. DVZ v. 14.6.00 Seite 1.*
- (5) *So berichtet im Bahn-Report 5/2000 S.11.*
- (6) *Zitiert aus DB-Unterlagen in der PRO BAHN Zeitung 79 (August 1999), Seite 21ff.*

1	2	3a	3b
	120	- ZBF A 78 - Mörschehof	E 80 A 60 333,6
333,4			
	100		
332,7			
	110	Innenhausen	329,2
326,4			
	90	Grebenstein	E 80 A 60 324,6
324,6			
	120		
323,5		140 Holzjäger	E 80 A 60 318,6
315,5			
	110		
313,8		Esig	E 80 313,8
	80	Hümme	A 50 313,1
312,2			
	130	Lamerden	E 80 A 60 306,9
306,0			
	120		
304,7			
	130	Liebenau	E 80 A 60 301,3
		Stk 22	297,0
293,7		Esig	293,7
	110	- ZBF A 73 - Warburg	292,9 148,1

Zukunftsweisende Infrastruktur? Langsam durch unalte Kurven ist der Normalfall für den Interregio in den Mittelgebirgen, hier zwischen Kassel und Altenbeken. Aus Spalte 1 sind die Streckenkilometer, aus Spalte 2 die zulässigen Geschwindigkeiten ersichtlich. In der „Hümmer Kurve“ sind nur 80 km/h erlaubt – Lok und Wagen schaffen 200 km/h.

Schlechter Streckenzustand senkt Produktivität

Linie	Aachen – Chemnitz	Aachen – Chemnitz	Berlin Ost – Rostock
Abschnitt	Weimar – Gera	Paderborn – Bebra	Gesamtstrecke
Absicht DB	vollständige Streichung	nur noch 3 Züge (bisher 8)	vollständige Streichung
Grund der Streichung	geringe Geschwindigkeit Lokwechsel in Weimar	geringe Geschwindigkeit	geringe Geschwindigkeit Umweg in Berlin
erforderliche Maßnahmen	Ausbau für Neigetechnik 160 km/h Elektrifizierung	Ausbau für Neigetechnik 160 km/h	Sanierung 160 km/h direkt zum Lehrter Bf
Fahrzeit			
im Jahr 2000	Erfurt – Gera 100 Min	Paderborn – Bebra 107 Min	Berlin Ost 187 Min
nach Ausbau	Erfurt – Gera 45 Min	75 Min	ab Lehrter Bf < 110 Min
Steigerung der Produktivität	+ 100 % 1)	+ 50 % 1)	+ 150 % 2)

Linie	Stuttgart – Lindau	München – Zürich	Stuttgart – Nürnberg
Abschnitt	Ulm – Lindau	München – Lindau	Gesamtstrecke
Absicht DB	vollständige Streichung	vollständige Streichung	vollständige Streichung
Grund der Streichung	geringe Geschwindigkeit Lokwechsel in Ulm	geringe Geschwindigkeit	geringe Geschwindigkeit
erforderliche Maßnahmen	Neubau Plochingen – Ulm Elektrifizierung / Neigetechnik	Neigetechnik-Einsatz	Neigetechnik-Einsatz
Fahrzeit			
im Jahr 2000	Stuttgart – Lindau 170 Min	München – Lindau 126 Min	130 Min
nach Ausbau	Stuttgart – Lindau 110 Min	unter 110 Min	110 Min
Steigerung der Produktivität	+ 50 %	+ 50 % 3)	+ 50 % 3)

1) bezogen auf Streckenabschnitt

2) Sprungkosten: derzeitiger Umlauf 10 Stunden, möglich 4 Stunden

3) Sprungkosten: Reduzierung des Umlaufs von 6 auf 4 Stunden.

Stichwort:

: Sprungkosten

Die Produktionskosten einer Verkehrsleistung im Taktsystem sind stark abhängig vom Umlauf. Ungünstige Fahrzeiten führen zu Leerständen. Schon bei Fahrzeitverkürzungen von 10-20 Minuten kann eine ganze Zug-einheit eingespart werden, so dass geringe Investitionen die Produktivität überproportional steigern.

: Integraler Taktfahrplan

Der Integrale Taktfahrplan setzt auf Anschlüsse in festen Knoten und damit auf hohen Ertrag bei geringen Kosten. Die Fahrzeiten von Knoten zu Knoten müssen dabei eine halbe Stunde oder ein Vielfaches davon betragen. In der Schweiz wird ein solches

Netz systematisch geplant und gebaut: „Bahn 2000“.

: Elektrifizierung

Traktionswechsel bei Wagenzügen von Diesel auf elektrische Traktion führt zu hohem Mehraufwand: Leerstand von Fahrzeugen, Rangierkosten, Zeitverlust. Lückenschlüsse im elektrischen Netz wären daher sinnvoll: Reichenbach-Hof, Hof-Nürnberg, Hof-Regensburg, Ulm-Lindau, München-Lindau, Cottbus-Görlitz. Da DB-Netz derzeit die Erfahrung macht, dass Konkurrenten diese Vorteile nicht nutzen, sondern mit Diesellokomotiven unterm Fahrdraht fahren, ist das unternehmerische Interesse an weiteren Elektrifizierungen gering. Der Wirtschaftlichkeit des Systems Bahn wird damit aber großer Schaden zugefügt.

Investitionen für die Elektrifizierung werden erst dann wirtschaftlich, wenn die Strecke durch viele Züge genutzt wird. Dabei spielt der Güterverkehr eine wesentliche Rolle. Wenn die Schiene mehr Güter wirtschaftlich befördern soll, dann müssen Lücken im elektrischen Netz – auch zu den Nachbarländern – geschlossen werden.

: Neigetechnik

Die technischen Probleme bei den Neigezügen sind lösbar. Die Pendolino-Triebwagen der Baureihe 610 haben gezeigt, dass Neigetechnik von Anfang an funktionieren kann. Allerdings belasten Neubau-Fahrzeuge die Wirtschaftlichkeit, da die jetzt eingesetzten Interregio-Wagen bilanzmäßig als abgeschrieben gelten.