

Landesweiter Fernverkehr auf der Schiene durch neues InterRegio-Netz

*Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S.
mit Unterstützung der Expertengruppe
„Bürgerbahn statt Börsenbahn“
kd.bodack@gmx.de
Stand 21. 6. 2011*

1. Status des Personenfernverkehrs

Der Schienenpersonen-Fernverkehr erwirtschaftet nur eine relativ geringe Rendite. Dem begegnet die DB AG mit einem Abbau der Leistungen. Dies spiegelt sich in den Daten (1):

DB Personenfernverkehr	2000	2010
Mio. Zugkilometer/Jahr	176	148
Mio. Personenkilometer/Jahr	36226	36026
Mio. Reisende	145	126

Da die in genannten Zeitraum mehr Zugkilometer auf Neubaustrecken gefahren wurden und damit dort ein Zuwachs von Personenkilometern erreicht wurde, ist der Abbau und Rückgang der Leistungen außerhalb der Magistralen -- vor allem durch den Abbau des InterRegio-Netzes (2) -- deutlich höher als die Differenz dieser Werte.

Im aktuellen Fahrplan zeigen sich weitere gravierende Reduktionen:

- Ein Teil der ICE-Züge der Relation Berlin-Nürnberg-München fährt an Leipzig vorbei,
- andere ICE-Züge halten nicht mehr in Saalfeld, Lichtenfels und Bamberg,
- in Weimar, der „Kulturhauptstadt Europas“, fahren fast alle ICE-Züge durch,
- Augsburg wird von ICE-Zügen in Richtung Würzburg – Hamburg und Nürnberg – Berlin nur noch sporadisch bedient.

Das wesentliche Ziel der Verkehrspolitik, „mehr Verkehr auf der Schiene“ abzuwickeln, erscheint im Licht dieser Zahlen verfehlt: Ja. Es muss die Frage aufgeworfen werden, ob die viele Milliarden Euro betragenden Zuschüsse des Bundes für den Neu- und Ausbau von Fernverkehrsstrecken sinnvoll und verantwortlich aufgewandt wurden. Dabei sollte gefragt werden, ob die Kosten den Nutzen rechtfertigen, wenn bei Neubaustrecken je Minute Fahrzeitverkürzung etwa 100 Millionen Euro, bei der geplanten Neubaustrecke Wendlingen-Ulm voraussichtlich 200 Millionen Euro investiert werden!

Kritische Bahnexperten und Politiker kritisieren die Strategie und Ausrichtung der DB AG seit langem – dazu gehört auch, dass die DB wesentliche Investitionsschwerpunkte in Auslandsaktivitäten setzt (3).

Trotz des Abbaus der Fernverkehrsleistungen sind andere Unternehmen in diesen Markt nicht eingestiegen: Offensichtlich erscheinen die Risiken der langfristigen Kapitalbindung für Züge und Werkstätten und wegen der Abhängigkeit von der Infrastruktur im Besitz der DB zu hoch. Der einzige deutschlandweit agierende private Anbieter, die Touristik-Union International (TUI), stellte mit Gründung der DB AG ihre „TUI Ferien-Express“-Züge ein; auch die Lufthansa beendete ihre „Lufthansa-Express“-Verkehre auf der Schiene. Die in Kürze erwartete Betriebsaufnahme des Verkehrsunternehmens „Hamburg-Köln-Express“ geschieht auf einer Magistrale und löst nicht die Probleme der nicht bedienten Regionen.

Gemäß Artikel 87e Abs.4 des Grundgesetzes (4) soll der Bund auch dem Gemeinwohl dienende Schienenpersonen-Fernverkehrsverbindungen gewährleisten. Diese Forderung ist nicht erfüllt, weil die im Grundgesetz geforderten gesetzlichen Regelungen fehlen. Sie erscheinen dringend erforderlich, um wieder alle Ballungs- und Verdichtungsräume weiträumig zu verbinden und um einen weiteren Abbau des Fernverkehrsnetzes zu verhindern: Bereits jetzt haben 33 von 105 Oberzentren im Bundesgebiet keine Fernverkehrsverbindungen mehr, darunter sind Großstädte mit über 100 Tausend Einwohnern (5)! Bei Inbetriebnahme weiterer Neubaustrecken, vor allem derjenigen von Leipzig nach Ebensfeld (-Nürnberg) werden weitere Regionen vom Fernverkehr abgehängt werden: Davon sind vor allem Weimar, Jena und der Bahnknoten Saalfeld betroffen!

Würden die Verbindungen wieder eingerichtet, die die DB von 1999 bis 2005 abgebaut hatte, könnten substanzielle Verkehrszuwächse erreicht werden: Die InterRegio-Züge hatten 1998 mit 68 Millionen Fahrgästen mehr Fahrgäste als die ICE- und als die IC-Züge (2).

2. Änderung der Besteuerung

Die Deutsche Post ist von der Mehrwertsteuer befreit mit der Maßgabe, dass sie flächendeckend ihre Leistungen, vor allem Briefkästen und Poststellen anbietet.

Seit 1. 1. 2011 gestattet der Gesetzgeber Hotels und Pensionen, den reduzierten Mehrwert-Steuersatz von 7% (statt bislang 19%) zu berechnen.

Fernverkehrsfahrpreise sind mit dem vollen Mehrwert-Steuersatz von 19% belastet, für Nahverkehrsfahrkarten bis zu 50 km Entfernung gilt 7% Mehrwertsteuer.

Es wird vorgeschlagen, dass Bund und DB AG vereinbaren, dass alle Landeshauptstädte und Oberzentren je Richtung mindestens 7 Mal täglich im Fernverkehr bedient werden und dass die DB aus den Fahrgelderlösen dieses Netzes nur 7% Mehrwertsteuer entrichten muss. Der DB sollte es freigestellt sein, das IC-Netz darin zu integrieren, sofern die durchschnittlichen Halteabstände einer Linie unter 50 km betragen. Dieser Wert müsste für alle Linien gelten, damit nicht die DB ihre weiträumigen ICE-Verbindungen „umtauft“. Allerdings erscheint eine Abgrenzung zum weiträumigen Nahverkehr nicht möglich: Daher müssten alle Nahverkehrsleistungen generell mit 7% besteuert werden.

Damit würde hier die Steuerbelastung reduziert (folgende Daten sind Jahresbeträge):
Umsatz relevanter IC-Züge ca. 1.000 Mio. Euro/Jahr, darin 19% MwSt., also 160 Mio.€.
Die Reduktion von 19% auf 7% kostet den Bund und entlastet die DB um 100 Mio.€.

Im Folgenden wird abgeschätzt, welcher Aufwand erforderlich wird, damit alle Oberzentren bedient werden. Dazu wird beispielhaft ein Fernverkehrsnetz skizziert, das diese Forderung erfüllt. Es zeigt sich, dass das derzeitige Fernverkehrsnetz der DB um 8 weitere Linien, 7 Linienverlängerungen und auf 2 Linien um weitere Züge ergänzt werden müsste. Dazu müssten voraussichtlich etwa 24 Mio. Zugkilometer pro Jahr mehr geleistet werden. Erfahrungsgemäß muss dabei mit einem DB-internen Defizit von 3 €/Zugkilometer gerechnet werden: Die DB AG kann dafür als Ausgleich beanspruchen:.....72 Mio.€. Er würde (über)kompensiert durch die Mehrwertsteuer-Reduktion von vorauss. 100 Mio.€.

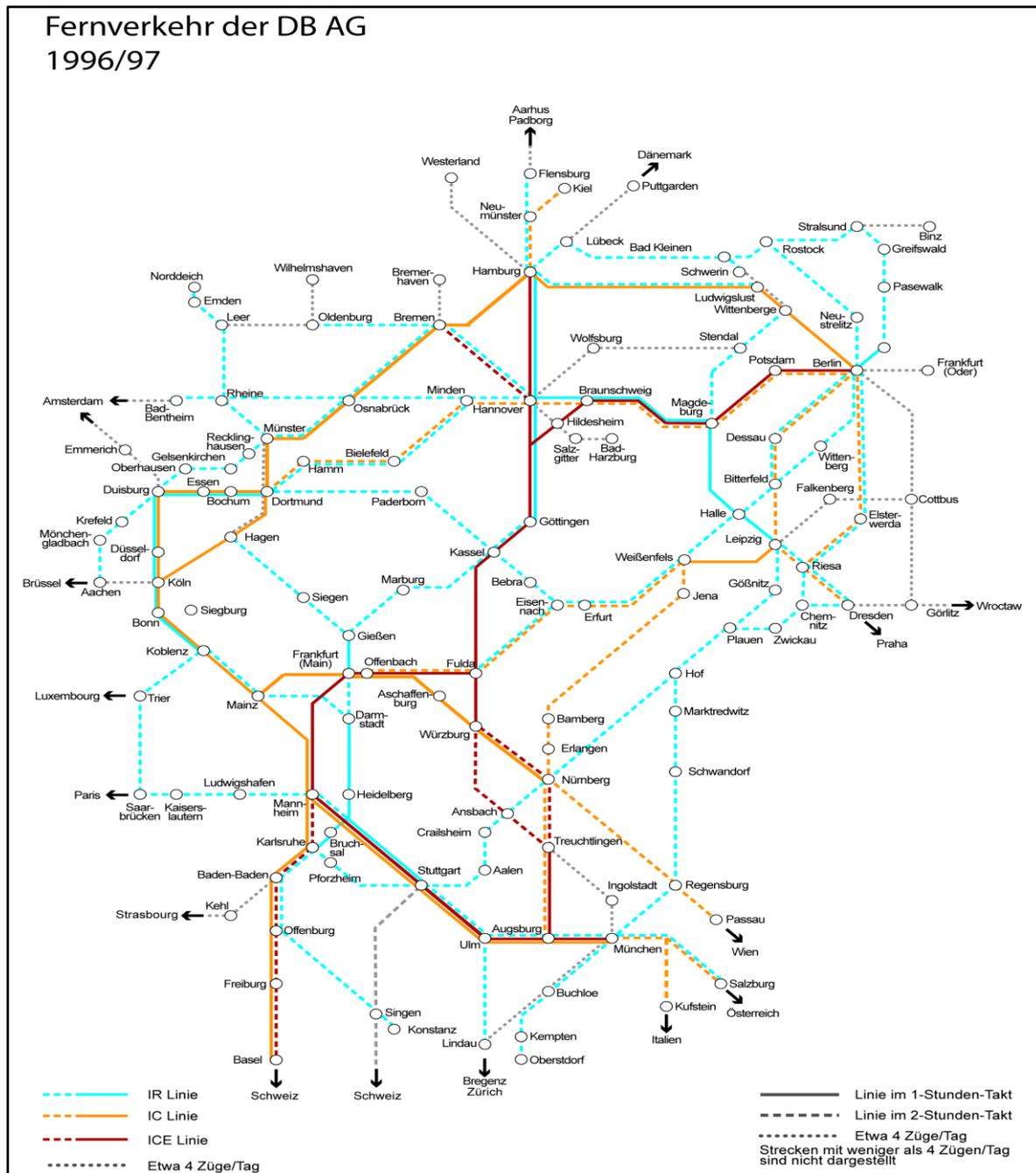
Der Saldo aus Steuerreduktion und betriebswirtschaftlichen Verlust erscheint positiv: Er erlaubt es der DB, die Fahrpreise vorhandener Verkehre zu senken und für neue Verkehre durch die reduzierte Mehrwertsteuer niedrigere Fahrpreise als im ICE zu berechnen.

Auf den neuen Linien würden bei durchschnittlicher Besetzung von 150 Personen/Zug voraussichtlich 3,6 Mrd. Personenkilometer (Pkm) pro Jahr geleistet. Schätzt man den Anteil neu hinzugewonnener Fahrgäste auf 50%, so werden 1,8 Mrd. Pkm realer Mehrverkehr erreicht. Er generiert bei einem Erlös von netto 7 c/Pkm für die DB einen Mehrumsatz von netto 126 Mio.€.

Ein solches Netz erfordert 60 bis 70 Züge/Triebzüge, die 300 bis 400 Mio.€ kosten werden. Die Züge sollten Teilungen und Zusammenführungen bei den Zugläufen gestatten: Damit sind Verstärkungen/Schwächungen im Tagesverlauf und die Direktbedienung von Linienästen und Netzverzweigungen möglich.

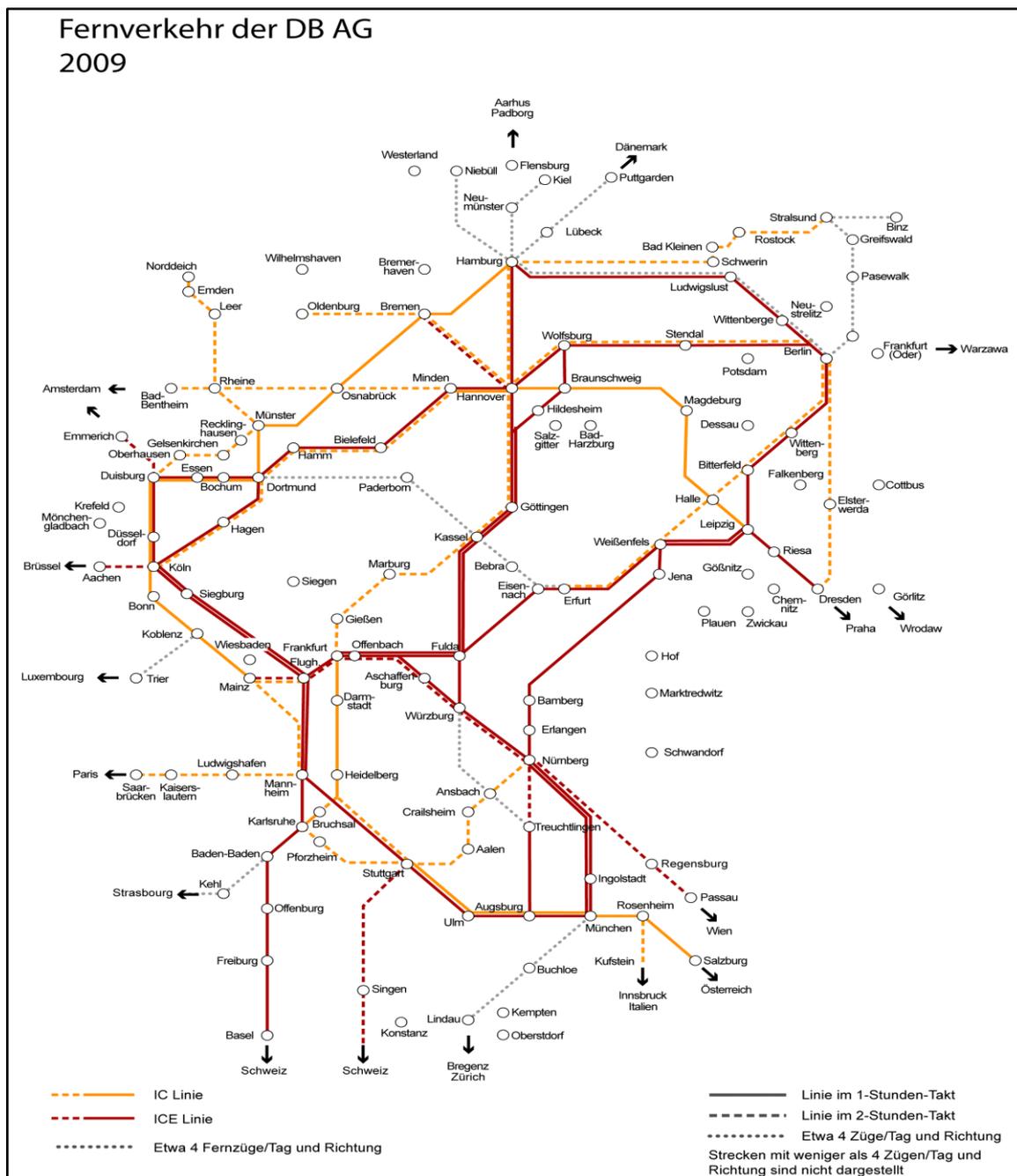
Die DB gewinnt mit einem solchen, die ICE-Magistralen ergänzenden Netz, eine bessere Marktposition: Über die Flächenerschließung und Zubringerfunktionen gewinnen alle Verkehre neue Marktsegmente. Vor allem wird die Marktposition der DB durch das neue preisgünstige und flächendeckende Angebot gegenüber der Straße (Mitfahrermarkt im privaten Pkw, Busverkehr) verbessert – dies erscheint besonders dringend wegen der geplanten Zulassung von Fernbuslinien. Die DB behält im Fernverkehrsmarkt ihre unternehmerische Selbstständigkeit; die Gestaltung der Linien, der Verknüpfungsbahnhöfe und der Fahrpläne bleibt in ihrer Verantwortung. Die Kontrolle des Bundes bezieht sich allein darauf, dass alle Oberzentren mit Fernverkehrszügen sieben Mal täglich bedient werden.

3. Rückblick: Der Fernverkehr bei Gründung der DB AG



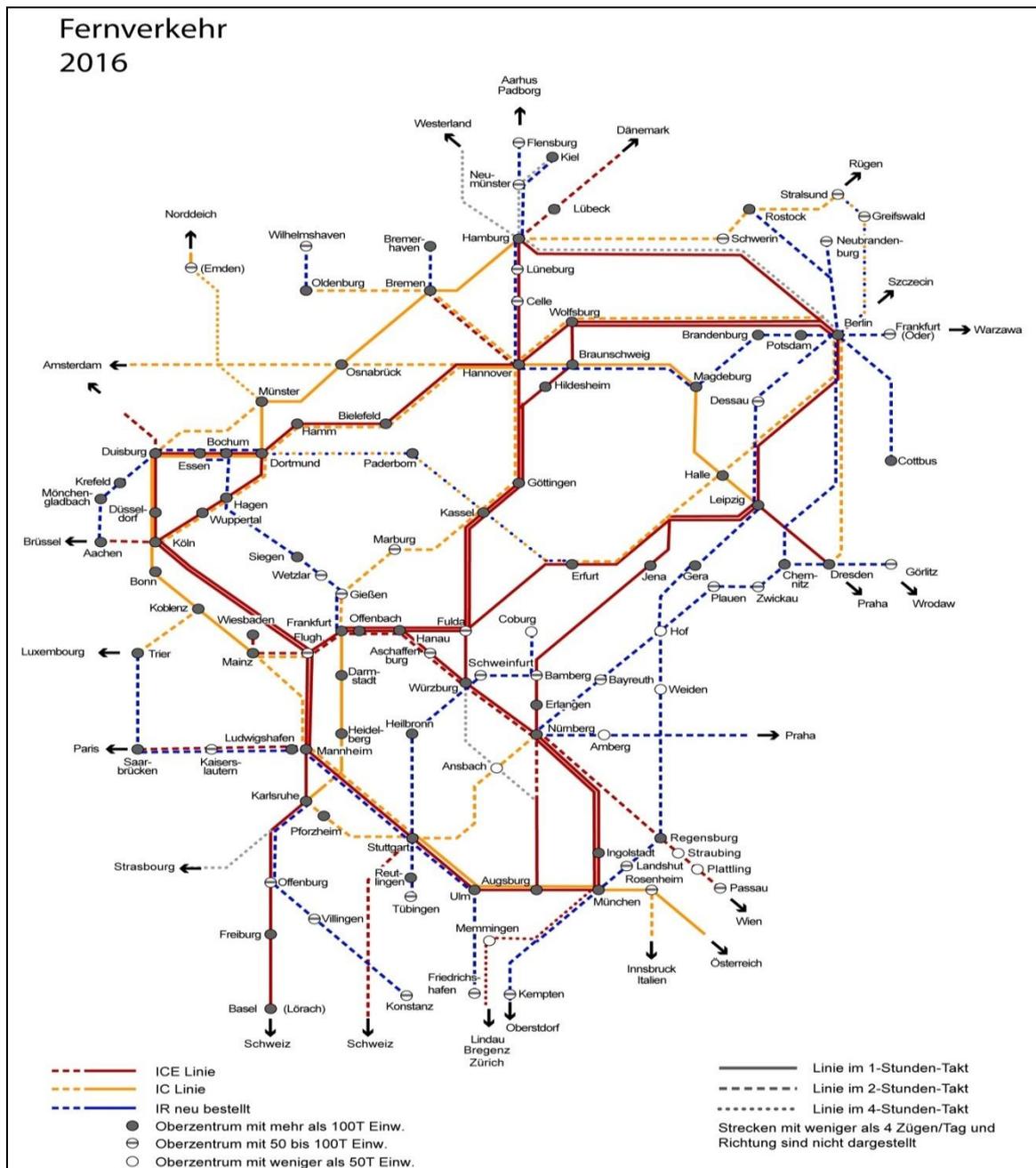
Diese Liniendarstellung zeigt die relativ dichte Erschließung des ganzen Bundesgebiets und die Bedeutung der InterRegio-Linien zur flächendeckenden Bedienung der wichtigen regionalen Zentren: Mit insgesamt 330 bedienten Bahnhöfen waren alle Großstädte und fast alle Oberzentren mit dem InterRegio-Netz regelmäßig bedient. Durch lange Linien und mit Zugläufen über mehrere Linien gab es sehr viele umsteigefreie Direktverbindungen, die damit vor allem den großen Markt der aus privaten Anlässen reisenden Menschen erschloss und der demografischen Entwicklung Rechnung trug. Die InterRegio-Züge sorgten mit einer besonderen Ausstattung, mit Abteilen und Großabteilen, mit qualifiziertem Service in einem Bistro-Café, mit Kindersitzen und Fahrradstellplätzen für eine breite Markterschließung. Das InterRegio-Netz wurde mangels Rendite von 1999 bis 2005 abgebaut, einige Linien wurden durch IC-Verkehre ersetzt.

4. Neue Linien, Linienverlängerungen und Ergänzungen



Neue InterRegio-Linien	Länge	T.Zugkm
	km	Jahr
Rostock/Neubrandenburg – Berlin – Chemnitz	480	2453
Hannover – Magdeburg – Brandenburg - Berlin – Frankfurt(Oder)	360	1840
Berlin – Dessau – Leipzig – Gera – Hof – München – Oberstdorf	800	4088
Görlitz - Dresden – Hof – Nürnberg	500	2555
Nürnberg – Amberg - Furth im Wald (-Prag)	160	818
Essen – Hagen – Siegen – Frankfurt	300	1533
Coburg – Bamberg – Würzburg – Heilbronn – Stuttgart – Tübingen	410	2095
(Trier →) Saarbrücken – Mannheim – Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen	560	2862
8 Linien je 7 Zugpaare	3570	18244

Das folgende Bild zeigt alle Oberzentren und den Vorschlag zu ihrer Bedienung mit 8 neuen Linien, 7 Verlängerungen und ergänzenden Zügen auf 2 Linien (blau dargestellt):



	Länge km	TZugkm Jahr
Linienergänzungen (Ergänzungen zu bestehenden Verkehren)		
Flensburg – Hamburg	150	548
Kiel – Hamburg	110	402
Wilhelmshaven – Oldenburg	60	219
Bremerhaven – Bremen	60	219
Berlin – Cottbus	120	438
Aachen – Krefeld – Duisburg – Dortmund	150	548
Karlsruhe – Offenburg – Konstanz	250	913
Linienergänzungen (Ergänzungen zu bestehenden Verkehren)		
Dortmund – Kassel – Erfurt	370	1350
Berlin – Stralsund	250	913
Verlängerungen und Ergänzungen je 5 Zugpaare	1520	5550
Summen aller neuen InterRegio-Verkehre	5090	23497

5. Die Forderung des Grundgesetzes ist erfüllt

Erschließung der Oberzentren

Als „Oberzentrum“ sind diejenigen Orte definiert, die besondere Funktionen für Mittel- und Unterzentren leisten. Gravierend erscheint derzeit die Nichtbedienung

- von Potsdam (zugleich Landeshauptstadt)...
- des Wirtschaftsraums Friedrichshafen-Ravensburg, von Wilhelmshaven, Bremerhaven,
- der Großstädte Chemnitz, Mönchengladbach und Krefeld,...
- des relativ bevölkerungsreichen Gebiets Plauen – Chemnitz – Gera.

Die derzeit nicht bedienten Oberzentren waren bis zum Jahr 2000 mit wenigen Ausnahmen mit InterRegio-Zügen, in der Regel im Zwei-Stunden-Takt erschlossen. Das neue Zugsystem dürfte weitgehend dem InterRegio-Netz entsprechen: Es hatte 24 Linien, bot täglich etwa 440 Züge und hatte (1998) 68 Mio. Fahrgäste, das waren 40% aller Fernverkehrsreisenden im Netz der DB AG.

Selbstverständlich müsste der reduzierte MwSt.-Satz auch für andere Bahnunternehmen gelten, die die Bedingungen dafür erfüllen, damit keine Diskriminierung vorkommt.

Integraler Taktfahrplan

Von Verkehrsexperten wird seit Jahren ein „Integraler Taktfahrplan“ gefordert. Damit werden Wartezeiten beim Umsteigen vermieden, kürzeste Reisezeiten ermöglicht und die Zuggarnituren bestmöglich genutzt. Ein solches Fahrplansystem hat die DB AG bislang erst teilweise geschaffen, die Schweizer Bahnen haben es weitgehend realisiert und damit hervorragende Erfolge erreicht: Sie erreichen im Vergleich zu den deutschen Bahnen fast zweifach höhere Werte am Modal-Split und benötigen im Vergleich zu Deutschland nur ein Drittel der öffentlichen Zuschüsse je Personen-Tonnen-Kilometer (6).

Konsequenzen für „mehr Verkehr auf der Schiene“

Alle Erfahrungen im Bahnverkehr zeigen, dass „Mehr Verkehr“ vor allem mit mehr Zugleistungen und damit dichteren Fahrplänen erreicht werden kann (7). Das derzeitige Volumen der Bestellerentgelte, das der Bund den Ländern zur Verfügung stellt, sollte beibehalten werden. Da die neu bestellten IR-Zugleistungen derzeit bestellte RE-Zugleistungen ersetzen können, werden bei den Ländern Mittel frei zu Bestellung weiterer Nahverkehrsleistungen. Sie sind dringend notwendig, um Verkehre in Ballungsgebieten zu verdichten und um periphere Strecken in den Regionen besser zu bedienen oder überhaupt wieder zu bedienen. Damit kann erreicht werden, dass die Leistungen auf der Schiene bei gleichbleibendem Volumen des Nahverkehrs ausgeweitet werden.

Qualitätsmerkmale der Züge

Zur Sicherstellung eines adäquaten Qualitätsniveaus erscheint es erforderlich, dass der Bund die Qualitätsmerkmale der Züge mit der DB AG vereinbart:

- Durchschnittliche Halteabstände jeder Linie unter 50 km,
- Exakter Taktfahrplan, so weit als möglich mit dem Nahverkehr integriert,
- Bedienung aller Orte auf den Linien, die mindestens zehntausend Einwohner haben,
- Möglichst weit fahrende Züge, um viele Direktverbindungen zu schaffen,
- Akzeptanz aller Normalpreisfahrkarten, auch die des Nahverkehrs der DB AG,
- Akzeptanz der Ermäßigungen z.B. für Kinder, Schwerbeschädigte...
- Sitzkomfort, Gepäckablagen, WC, Behinderteneinrichtungen, sowie
- Eltern-Kinder-Abteile äquivalent zum europäischen Standard,
- Option für Platzreservierungen, auch für Zeitkarteninhaber,
- Mitnahme von Fahrrädern (ggf. mit Platzreservierung),
- Angebot heißer/kalter Getränke und Snacks,
- Ständiger Service im Zug durch Zugbegleiter.

Literatur- und Quellenhinweise

Der vorangehende Text und die Bilder basieren auf:

Karl-Dieter Bodack: Stellungnahme zum Gesetz zur Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs für den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags zur Sitzung am 1. Juli 2009.

(1) Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten 2000 und 2010.

(2) K.-D. Bodack: InterRegio – die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Freiburg, 2005, Neuauflage 2011.

(3) Bahn für Alle und andere Herausgeber: Deutsche Bahn – Alternativer Geschäftsbericht 2010, Lunapark 21 extra, 14552 Michendorf, Juni 2011.

(4) Der Art. 83e Abs.4 des Grundgesetzes lautet:

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.

(5) Karl-Dieter Bodack: Stellungnahme zum Entwurf „Gesetz zur Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs“ für den Verkehrsausschuss des Bundestages zur Sitzung am 1. Juli 2009; Die nachfolgend dargestellten Vorschläge basieren im Wesentlichen auf dieser Stellungnahme.

(6) Booz-Allen-Hamilton/Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“, Januar 2006.

(7) Karl-Dieter Bodack: Die Deutsche Bahn AG: Daten – Fakten – Kritik, Vorschläge für eine Neuausrichtung, Bahn-Report, Heft 2, 2008, Rohr.