

DB und RE X-Konzept:

Weltbild in Gefahr

Gefährdet ein interregionales Expressnetz die Bahnreform?

➤ Die Deutsche Bahn AG hält ein interregionales Expressnetz für überflüssig. Während sie auf der Mitte-Deutschland-Verbindung selbst Subventionen für den ICE entgegennimmt und trotzdem von den Fahrgästen der Region ungeniert astronomische Preise verlangt, schwingt sie sich in einer Stellungnahme zum RE X-Konzept zum Hüter der öffentlichen Haushalte auf. Das RE X-Konzept rührt am Weltbild der DB.

■ Vier Thesen

Mit vier Thesen tritt die DB AG in einer Stellungnahme gegen das RE X-Konzept an. Sie wendet sich damit „gegen Überlegungen, den Schienenpersonenfernverkehr durch staatliche Eingriffe weiter zu regulieren“. Die DB behauptet:

1. Das RE X-Konzept sei nicht finanzierbar.
2. Das RE X-Netz gefährde vorhandene eigenwirtschaftliche Fernverkehrsangebote.
3. Es bestehe kein verkehrlicher Bedarf für ein interregionales Expressnetz.
4. Das RE X-Netz erhöhe den finanziellen Verwaltungsaufwand ohne Zusatznutzen.

Was ist von davon zu halten?

■ RE X nicht finanzierbar?

Die DB behauptet, die Autoren des RE X-Konzepts blieben eine Antwort auf dessen Finanzierung schuldig. In der Tat sagen die Autoren nicht, woher die notwendigen Gelder kommen sollen. Aber die Lösung ist ganz einfach. Seit der Bahnreform hat die DB es geschafft, die Verkehrsverträge so zu gestalten, dass sie für die Nahverkehrsleistungen feste Kilometersätze erhält, unabhängig von der Ertragskraft der Linien. Der Zuschussbedarf liegt durchschnittlich bei zwei Dritteln der Gesamtkosten. Im Bereich der interregionalen Linien liegen aber die erzielbaren Einnahmen sehr viel höher. Das Defizit der eingestellten Interregio-Linien lag nur bei zehn bis 20 Prozent der Kosten. Anders ausgedrückt: Statt einen Kilometer Regionalbahn müssten die Aufgabenträger drei Kilometer Regionalexpress für das gleiche Geld einkaufen können. Im Taktsystem liegen die stark nachgefragten Züge oberhalb der Eigenwirtschaftlichkeit und erst die schwächer nachgefragten Züge am Tagesrand verursachen die Defizite. Das zeigt der Interconnex von Rostock nach Gera. Einmal täglich bekommt man ihn voll, ein Taktverkehr in gleicher Qualität wäre hingegen defizitär.

Ein Teil der künftigen RE X-Linien wird schon heute bezuschusst. Durch die konsequente Vernetzung und Vermarktung dieser Linien können die Aufgabenträger so viel Geld



Kein Verkehrsbedürfnis für interregionalen Verkehr? Der „Interconnex“ beweist: Fahrgäste wollen mehr als einen Regionalexpress wie diesen von Berlin nach Rostock.

Das Weltbild der DB: Nur samstags und sonntags ein direkter Zug vom Ruhrgebiet in den Schwarzwald. Das ist den Anrainern der Schwarzwaldbahn zu wenig.

hereinbekommen, dass auch die übrigen Linien des RE X-Netzes finanzierbar sind.

■ Gefährdet RE X eigenwirtschaftliche Linien?

Im Prinzip ja – aber zum Wohl der Allgemeinheit. Eigenwirtschaftlichkeit ist nämlich kein Selbstzweck, sondern beruht zu einem guten Teil darauf, die schlechten Geschäfte auf den Staat abzuwälzen, um mit den verbleibenden Geschäften Profite zu machen. Das gilt auch im Schienenpersonenverkehr. Ist es volkswirtschaftlich sinnvoll, in der einen Stunde einen eigenwirtschaftlichen Zug zu fahren, um in der anderen Stunde einen subventionierten Zug für 7,50 Euro Zuschuss pro Kilometer fahren zu lassen? Dieses Prinzip wünscht sich die DB, denn daran hat sie bisher doppelt verdient.

Es ist volkswirtschaftlich sinnvoll, jede Stunde einen Zug für 3,75 Euro pro Kilometer fahren zu lassen mit der Chance, dass die Subventionen sinken, weil Nachfrage und Erträge steigen. Der Stundentakt war schon das Erfolgsrezept des Intercity-Systems von 1979. Die „Wechseltakte“ mit unterschiedlichen Tarifen, die der Fahrplanwechsel zum 15.12.2002 gebracht hat, sind hingegen eine Zumutung für Fahrgäste und Aufgabenträger.

Die Stellungnahme der DB nennt konkret fünf Linien, die sie als gefährdet ansieht. Doch wer genau hinschaut, entdeckt schnell, wie die DB ihre Eigenwirtschaftlichkeit auf Kosten der Fahrgäste der Region herbeiführt:

- Linie Stuttgart – Nürnberg: Hier verkehren Züge ohnehin über zwei Linienwege abwechselnd (Aalen und Schwäbisch Hall). Der Intercity deckt nur eine dieser Linien ab. Ein Stundentakt zwischen beiden Städten zum gleichen Tarif wäre die bessere Lösung.
- Linie Bremen – Ruhrgebiet: Da macht die DB sich mit dem Metropolitan schon selbst Konkurrenz. Gefährdet sie damit nicht die Eigenwirtschaftlichkeit der Intercity-Züge?
- Linien Köln – Rheintal – Karlsruhe – Offenburg: Zur Sicherung der Eigenwirtschaftlichkeit alle Fahrgäste aus dem Schwarzwald in Offenburg umsteigen? Wird Worms zur Sicherung der Eigenwirtschaftlichkeit seit Jahren nicht mit dem Intercity bedient?
- Linie Saarbrücken – Mannheim: Hier fährt die DB nur noch einen Restverkehr im Wackeltakt, der durch bestellte Züge ergänzt werden muss. Die internationale Bedeutung dieser Linie wird durch den fortschreitenden Ausbau der Linien über Köln und Brüssel sowie über Straßburg weiter abnehmen. Und die „Milchkanne“ Darmstadt will die DB an die Neubaustrecke von Mannheim nach Frankfurt gar nicht erst anschließen. Wo bleibt da die Nachfrage für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr?
- Linie Berlin – Stralsund: Sie ist schon deswegen gefährdet, weil zwischen Berlin und Frankfurt demnächst ICE-Triebzüge eingesetzt werden sollen.

Das RE X-Konzept denkt gegenüber den sich abzeichnenden Veränderungen nur weiter, um nicht mehr Feuerwehr spielen zu müssen, wenn die DB von heute auf morgen die Intercity-Züge streicht.

■ Kein verkehrlicher Bedarf?

Um nachzuweisen, dass es keinen Bedarf für das RE X-Konzept gibt, verweist die DB darauf, dass die Länder sich bereits im Oktober 2001 auf ein „neues, bedarfsgerechtes Grundangebot im Nahverkehr“ geeinigt hätten. Weiter verweist die DB darauf, dass sie wegen der Verzahnung zwischen Fern- und Regionalverkehr in engem Kontakt mit den Aufgabenträgern stehe. Aber was hat die DB wirklich getan? Sie hat eigenmächtig den Fahrgästen der Regionen den Stuhl vor die Tür gesetzt: Verbundfahrtscheine gelten nicht mehr im Intercity und so mancher Direktanschluss sieht im Fahrplan schön aus, aber seine Benutzung wird mit außerordentlich hohen Tarifen bestraft. Die DB hat mit ihrem Tarifsysteem selbst die Geschäftsgrundlage verlassen.

■ Ordnungspolitischer Sündenfall?

So hält die DB das RE X-Konzept für einen ordnungspolitischen Sündenfall: Fernverkehr müsse eigenwirtschaftlich erbracht werden. Genau das trifft nicht zu. Die künstliche Trennung zwischen Fern- und Nahverkehr durch die deutsche Bahnreform ist durch das damalige Verkehrsangebot der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn begründet worden. Die Deutsche Bahn AG selbst hat Stück um Stück Verbindungen des „Fernverkehrs“ in den „Nahverkehr“

abgedrängt. Und nun wundert sie sich, dass die Aufgabenträger aus dem, was sie eigentlich wider Willen übernehmen mussten, ein geschlossenes Konzept mit einer zukunftsfähigen Strategie machen.

■ Bahnreform gefährdet?

Die deutsche Bahnreform sollte mehr Verkehr auf die Schiene bringen. Mehr Verkehr auf der Schiene sollte auch die DB AG börsenfähig machen. Die Aufgabenträger haben es geschafft, mit neuen Konzepten und einem regional verankerten, offensiven Marketing mehr Fahrgäste in die Züge zu holen – besonders erfolgreich dort, wo andere Unternehmen als die DB tätig wurden. Die DB AG hat es im Bereich des Fernverkehrs hingegen nicht geschafft, die Fahrgastzahlen wesentlich zu erhöhen. Sicher sind auch die nach wie vor schlechten Rahmenbedingungen für die Schienenverkehrsunternehmen daran schuld. Aber mit ihren Konzepten hat die Deutsche Bahn AG ein ganzes Marktsegment brachliegen lassen: den interregionalen Verkehr. Der Löwenanteil der deutschen Bevölkerung wohnt in kleineren Städten.

Die DB könnte sich an der Bemühung um mehr Fahrgäste im interregionalen Verkehr beteiligen. Doch das passt nicht ins Weltbild der Deutschen Bahn AG, die Fern- und Nahverkehr säuberlich trennt. Die Fahrgäste in der Region sehen das freilich anders. Sie wollen schnelle Züge – dorthin, wo sie hinfahren möchten, und das zu akzeptablen Preisen.

Abkassieren – ein gangbarer Weg?

Morgens um 7 Uhr in Altenbeken. Um diese Zeit gibt es in der ganzen Region keine geöffneten Fahrkartenausgaben, die Anschlusszüge fahren ohne Schaffner. Der Fernverkehrsautomat nimmt kein Bargeld, der Nahverkehrsautomat verkauft zwar Fahrkarten für 12,80 Euro, aber die sind nicht gültig. Denn um diese Zeit kommt der ICE. Für die Fahrt nach Kassel gibt es keine Alternative. Der Zugbegleiter kassiert ungeniert stolze 21,80 Euro – einschließlich Bordpreis, denn der ist im Handcomputer voreingestellt. Die Entfernung auf der parallelen Straße beträgt 75 Kilometer – das macht also 29 Cent pro Kilometer. Und das, obwohl die DB für diese Fahrtstrecke schon 225 Euro Subvention eingestrichen hat. Nicht einmal eine Rückfahrkarte kann man kaufen. Um 18 Uhr fährt ein Intercity, um 19 Uhr ein Regionalexpress, um 20 Uhr ein ICE. Die Subvention des ICE-Verkehrs auf der Mitte-Deutschland-Verbindung sei zwar „nicht optimal“, aber „ein gangbarer Weg“, schreibt das hessische Wirtschaftsministerium an der **Fahrgast** als Reaktion auf die Februar-Ausgabe. Wir bleiben dabei: Dieser Zustand ist unzumutbar.

Spitzenpreise für die Fahrgäste, staatliche Subvention für den ICE – das ist für PRO BAHN kein gangbarer Weg: ICE in Altenbeken.

