

Folgerungen:

Ganz ohne Geld geht es nicht

Handeln statt weklagen!

➤ *Das Ergebnis der Analyse gibt nicht Anlass zum Weklagen, sondern zum Handeln. In vielen Fällen können die Aufgabenträger des Nahverkehrs die wegfallenden Intercity-Verbindungen durch eigene Angebote ersetzen, ohne dass es mehr kostet als Zusammenarbeit und Überwindung von regional begrenztem Denken. In anderen Fällen ist hingegen mehr Geld notwendig, damit das Verkehrsangebot nicht hinter den Stand der Bahnreform von 1994 zurückfällt. Vor allem aber müssen Aufgabenträger des Nahverkehrs und Landespolitiker dem DB-Fernverkehr klar machen, dass sich Zusammenarbeit für beide Seiten lohnt – und dass der Fernverkehr etwas zu verlieren hat, wenn er mit den Aufgabenträgern nicht kooperiert. Aber auch der Bund muss handeln. Für dieses Handeln stehen mehrere Wege offen. Die Übernahme einer Bestellerfunktion für den Fernverkehr ist möglich, aber nicht unbedingt die beste Lösung. Die Entwicklung eines Deutschland-Taktes und seine Absicherung im System der Trassenentgelte ist notwendig.*

INHALTSVERZEICHNIS

- Seite 07 Fernverkehr: Intercity ohne Chance
- Seite 10 Fernverkehr 2018: Was wird bleiben?
- Seite 14 Das Ergebnis der Analyse: Vom Intercity bleibt wenig
- ▶ Seite 24 **Folgerungen: Ganz ohne Geld geht es nicht**
- Seite 30 Fernverkehr ins Ausland: Nichtangriffspakt der Staatsbahnen



Ersatz wird erforderlich: Pendler verlassen in Vaibingen (Enz) den Intercity aus Stuttgart. Damit ist es in zehn Jahren genauso vorbei wie mit den Pendlerzügen mit ehemaligen Interregio-Wagen auf Bestellung des Landes. Mit der Abstellung der Intercity-Flotte sind höhere ICE-Fahrpreise zu zahlen, und bei der DB stehen dann keine Altfahrzeuge für die Besteller des Nahverkehrs mehr zur Verfügung.

■ Proteste sind nutzlos

Gegen die Einstellung von Interregio- und Intercity-Linien hat es Proteste und Resolutionen gegeben – aber es hat alles nichts genutzt. Der Interregio ist Vergangenheit, die aus dem Interregio-Netz hervorgegangenen Intercity-Linien stehen vor dem Aus.

In einem Fall hat es eine bemerkenswerte Aktion gegeben: die Subvention des Fernverkehrs auf der Mitte-Deutschland-Verbindung von Düsseldorf nach Erfurt als „Anschubfinanzierung“. Das Geld ist verpufft wie Wasser auf einem heißen Stein, weil die Strategie nicht maßgeschneidert war (*siehe derFahrgast 1/2003, Seite 11 ff. und 1/2006 Seite 31 ff.*). Der ICE ist verschwunden, das Intercity-Angebot wird fortlaufend ausgedünnt.

Einzig das bayerisch-sächsische Städtennetz hat einen bis jetzt einmaligen Erfolg vorzuweisen: Zwar fährt zwischen Nürnberg und Dresden kein weißer ICE-Zug mehr, sondern „nur“ ein Regionalexpress – aber er fährt so oft und schnell wie nirgends sonst in der Republik, und zwar als „eigenwirtschaftlicher Fernverkehr“ im Auftrag von DB Fernverkehr in Kooperation mit den beteiligten Aufgabenträgern.

Doch so eine Kooperation hat noch immer Seltenheitswert: Immer wieder dünnt die DB das Fernverkehrsangebot ohne Abstimmung mit den Aufgabenträgern aus und lässt die Fahrgäste von heute auf morgen einfach ohne Anschluss stehen. Wo die Aufgabenträger den Eindruck haben, dass die DB sich zurückziehen wird, sollten sie selbst aktiv werden und dem Rest-Intercity die Basis entziehen, beispielsweise durch die Verlegung von Anschlüssen auf ihre Regionalzüge. Zuckerbrot und Peitsche sind die Mittel der Wahl.

■ Ganz ohne Geld geht es nicht

Der Bund, aber auch die Länder untereinander werden sich darüber klar werden müssen: Die Kapitalprivatisierung der DB kostet noch einmal Geld für die Aufstockung der Regionalisierungsmittel, weil man im Jahr 1994 die Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs falsch eingeschätzt hat.

Ganz ohne angemessenes Angebot werden die Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Hamm und Eisenach und die Verbindung von Rostock nach Stralsund bleiben. Auch in der Region zwischen Halle / Leipzig und Bamberg werden dann nur noch Bummelzüge zur Verfügung stehen, und eine Einstellung der Intercity-Linie zwischen Hannover und Leipzig würde ebenfalls ein riesiges Loch ins Verkehrsangebot reißen.

Auf vielen anderen Linien würde das schnelle Verkehrsangebot von einem Stundentakt auf einen Zweistundentakt reduziert. Damit fiel das Verkehrsangebot deutlich unter den Stand zur Zeit der Bahnreform zurück.

Und schließlich würde besonders der Touristikverkehr massiv leiden, wenn die Aufgabenträger keine zusätzlichen Mittel bekommen, um den Intercity zu ersetzen.

■ Jährlich 80 bis 150 Millionen Euro zusätzlich ...

Die erforderliche Summe lässt sich mithilfe der Prognose auf rund 80 bis 150 Millionen Euro beziffern. Man muss dafür nur die wegfallenden Zugkilometer mit einem angemessenen Betrag multiplizieren, wie er bei der Ausschreibung vergleichbarer Leistungen – etwa der Nord-Ostsee-Bahn oder des „Alex“ – fällig wurde. Diese Summe entspricht ziemlich genau der Rendite, die der DB-Fernverkehr künftig abwerfen soll, und auch der, die das Gutachterbüro KCW im Auftrag von Bundesländern und Aufgabenträgern errechnet hat.

Zwar erscheint der Betrag gering, wenn man bedenkt, dass der Bund bereits jetzt 6,6 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel zur Verfügung stellt. Das Problem ist aber: Die DB dreht bereits an anderer Stelle, nämlich bei Trassenentgelten und Stationsgebühren an der Preisschraube, sodass die Aufgabenträger so gut wie keinen Spielraum haben, diese Leistungen zusätzlich zu bestellen.

■ ... nicht mit der Gießkanne!

Mit einer simplen Erhöhung der Regionalisierungsmittel ist das Problem allerdings nicht zu lösen, denn der Bedarf wird in den verschiedenen Bundesländern ganz unterschiedlich eintreten und auch zu unterschiedlichen Zeitpunkten. Ort und Zeit sind so gut wie nicht berechenbar, weil die DB sich bisher nicht in die Karten schauen lässt. Während der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr keinen Cent zusätzlich ausgeben muss, um das Problem zu bewältigen, werden im benachbarten Westfalen gleich Millionen Euro für Ersatzbestellungen benötigt. Auch der kleine Nordhessische Verkehrsverbund wird mit dem Wegfall von gleich zwei Intercity-Linien quer durch den Zuständigkeitsbereich hart getroffen, und wenn sich die Prognose nicht erfüllt, dass es nach Rostock auch weiterhin eigenwirtschaftlichen Fernverkehr gibt, dann gehen in Meck-

Lesen Sie auf Seite 27 weiter.



Intercity-Ersatz ohne Geld? Am späten Abend holt die Kasseler Regiotram die letzten Reisenden an der westfälischen Landesgrenze ab, seit der Intercity nicht mehr fährt. Hier im Hauptbahnhof dürfen sie dann aussteigen oder noch ein paar Stationen weit ins Stadtzentrum fahren. Das ist besser als nichts, aber kein Angebot, das überzeugen kann.

Lässt sich Fernverkehr gesetzlich regeln?

Initiative des Bundesrats



Worauf warten? Es ist Fünf vor Zwölf!

■ Der Bund hat gemäß Artikel 87e Grundgesetz die Aufgabe, das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr zu gewährleisten. Entsprechend den Grundsätzen, auf denen die Bahnreform 1994 beruhte, ist der Bund bis heute der Auffassung, dass er dieser Gewährleistungspflicht genügt, indem er den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur finanziert.

Mit der zunehmenden Einstellung von Fernverkehrslinien wird aber sichtbar, dass die Sicherung der Infrastruktur nicht genügt und das Bedürfnis steigt, die Pflicht des Bundes zu erweitern und genauer zu regeln.

Auf Initiative des Landes Sachsen-Anhalt hat der Bundesrat am 23. Mai 2008 einen Gesetzentwurf beschlossen (Drucksache 315/08), der in den Bundestag eingebracht werden soll. Der Entwurf enthält umfassende Regelungen zur Sicherung der Qualität des Schienenverkehrs und ein Gesetz zur Sicherung des Fernverkehrs.

→ Stand 2007 festschreiben?

Entsprechend der Regelung der Bahnreform, die den Nahverkehr nach dem Stand von 1993/1994 absicherte, soll eine Zugkilometerleistung festgeschrieben werden, die dem Fernverkehrsnetz nach dem Stand von 2007 entspricht. Das würde bedeuten, dass bereits erfolgte Einstellungen des Fernverkehrs ohne Ersatz blieben. Verbindungen wie Saarbrücken – Köln, Berlin – Rostock oder Hof – München würden weiterhin den Aufgabenträgern des Nahverkehrs zur Last fallen.

→ Liniennetz gewährleisten?

Der Gesetzentwurf möchte das Liniennetz so definieren: „Alle Oberzentren mit Schienenanschluss und Städte mit besonderer Verknüpfungsfunktion im Regionalverkehr sind durch mindestens sechs Fernzugpaare des Linienverkehrs pro Tag im überregionalen Fernverkehrsnetz anzubinden.“ Verblüfft fragt sich der Jurist, ob denn Altenbeken, Kreiensen, Wabern und Bebra Städte sind, ob eine „Stadt“ schon mit einer Anschlusslinie „bedeutend“ ist oder ob es zwei sein müssen, ob Gotha ein Ober- oder Mittelzentrum ist und die Thüringerwaldbahn mitgerechnet werden muss und ob es genügt, dass von Paderborn aus Düsseldorf erreichbar ist und man die Fahrgäste nach Kassel und Eisenach mit Bummelzügen und Trambahnen abspesen kann. Solche Definitionsversuche sind politisch hübsch, aber wertlos, wenn es ernst wird.

→ Sechs Züge täglich?

Genauso fragwürdig ist es, ein Angebot von nur sechs Zügen täglich abzusichern. Dafür genügen sechs Züge in der Hauptlastrichtung morgens hin und abends zurück. Bei einem Zweistundentakt heißt das: Vor 8 Uhr morgens fährt kein Zug und nach 18 Uhr auch nicht. Es würde Verkehrsminister Daehre aus Magdeburg begeistern, wenn nicht mehr nur am Wochenende 16 Stunden Fernverkehrsruhe im Hauptbahnhof seiner Landeshaupt-

stadt wäre, sondern gesetzeskonform nun täglich 14 Stunden und von Samstag auf Sonntag gleich 20 Stunden. Vielleicht würden die Züge dann sonntags von 14 bis 24 Uhr fahren, damit der Bund möglichst nichts zuschießen muss. Bisher sind alle Versuche gescheitert, im öffentlichen Verkehr Bedienungsstandards per Gesetz festzulegen. Auch im Nahverkehr gibt es sie nicht.

→ Fernverkehrsplan als Lösung?

Der Bund sollte nach dem Gesetzentwurf einen Fernverkehrsplan aufstellen. Das würde heißen, dass eine Aufgabenträger-Organisation zu gründen wäre. Diese wiederum müsste das endlose Gerangel der Abgeordneten und Bundesländer über die Verteilung des Kontinents der Bundesmittel aushalten und ständig mit dem (eigenwirtschaftlichen!) Fernverkehr über die Höhe der Zuschüsse ringen und schließlich auch noch mit den Aufgabenträgern des Nahverkehrs streiten, was denn wirklich Fernverkehr ist. Denn in Wahrheit bestellen die Aufgabenträger des Nahverkehrs bereits heute im großen Stil Fernverkehrsleistungen, wenn man das Gesetz ernst nimmt: Danach ist Nahverkehr so definiert, dass die Mehrheit der Reisenden nicht weiter als 50 Kilometer fährt.

→ Fazit

Die Initiative des Bundesrats ist richtig und wichtig, damit im Bundestag darüber nachgedacht wird, was angesichts der kommenden Entwicklung zu tun ist. Der Gesetzentwurf zeigt auch, was nach dem Grundgesetz vom Bund verlangt werden kann. Jetzt ist es an Bundesregierung und Bundestag, sich andere, bessere Lösungen einfallen zu lassen. Der stereotype Hinweis darauf, dass der Bund seinen Pflichten für den Fernverkehr nachkomme, indem er die Infrastruktur finanziert, genügt nichts angesichts der Fakten, die die DB schafft.

lenburg-Vorpommern regelrecht die Lichter aus. Die Geschäftsgrundlage der Bahnreform von 1994, bei der der Bestand des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs im Fahrplanjahr 1993/1994 zugrunde gelegt wurde, fällt damit endgültig wie ein Kartenhaus in sich zusammen.

■ Mehr Zusammenarbeit der Aufgabenträger

Doch nicht alles muss mehr Geld kosten. Schaut man sich die Zusammenarbeit der Aufgabenträger an, so funktioniert sie an manchen Landes- und Verbundgrenzen hervorragend, an anderen ist sie mehr als dürftig. Züge, die in einem Land für die weiträumige Anbindung sorgen, werden im Nachbarland für den Vorortverkehr missbraucht – vor den Toren von Köln, Kassel oder Berlin etwa. Während man in Westfalen den Wert einer weiträumigen Verbindung kennt, holen die Nordhessen die Fahrgäste an der Landesgrenze mit der Regiotram ab, Endstation „Hallenbad Ost“. Die ganz unterschiedliche Ausschreibungspolitik tut ein Übriges. So kam es, dass Fahrgäste in Holzminden auf einer früher durchgehenden Linie fast eine Stunde auf den Anschluss warten mussten oder das Ziel Würzburg gar nicht erst erreichten, weil der Zug an der badischen Landesgrenze wendete. Die schlimmsten Fehlleistungen wurden dann in den Folgejahren repariert, oft aber notdürftig, weil der Weitblick fehlte, weil Verträge schon vollendete Tatsachen geschaffen hatten oder weil man das Ausschreibungskonzept der Nachbarn nicht mochte.



Das Thüringer Landeswappen am Express von Göttingen über Erfurt nach Chemnitz zeugt vom Stolz des Bestellers. Ob die Nachbarländer den Zug aber hereinlassen, ist nicht gesichert, weil sie sich an den Kosten beteiligen müssen. Wer schlichtet bei Konflikten?

Den Aufgabenträgern des Nahverkehrs sollte klar sein: Wenn sie die Zusammenarbeit nicht schaffen, dann wird der Bund ihnen früher oder später Vorschriften machen. Nötig wäre das nicht.

■ Patentlösung Fernverkehrs-Aufgabenträgerschaft?

Auch wenn eine Aufgabenträgerschaft des Bundes für den Fernverkehr sinnvoll erscheinen mag, beispielsweise, um Tagesrandverbindungen abzusichern oder ein definiertes Grundangebot zu erhalten, so ist es doch unwahrscheinlich, dass sie kommt. Die größte, durchaus ernst zu nehmende Gefahr ist das Anspruchsdenken der Länder, das sich seit 1979 vielfach in unwirtschaftlichen Intercity- und ICE-Leistungen manifestiert hat. Für jede Landeshauptstadt ein ICE – diese Forderung geistert immer noch durch die Köpfe vieler Politiker. Die Abgrenzung der Aufgaben von Fern- und Nahverkehr durch Verhandlungen und Gesetze ist nicht effizient zu leisten und würde zu einem ständigen Tauziehen führen, das letztlich wieder zulasten des Staatshaushalts ginge. Noch ein Aufgabenträger mehr wäre keine Lösung, solange es anders geht.

■ Die Forderungen liegen auf dem Tisch

Mit dem Gutachten der Beratergesellschaft KCW haben die Bundesländer ein Zeichen gesetzt, um ihrer Forderung nach Handeln des Bundes Nachdruck zu verleihen, und auch der Deutsche Städte- und Gemeindebund hat sich in Sachen Fernverkehr zu Wort gemeldet und Geld für den Ersatz von Fernverkehrsleistungen gefordert, die die DB nicht mehr eigenwirtschaftlich erbringen will.

Die Forderungen sind berechtigt. Der Bund hatte den Bundesländern die Mittel zugesagt, um den Nahverkehr im Umfang des Fahrplans 1993/1994 zu erhalten. Grundlage war der Erhalt des Fernverkehrs im damaligen Umfang in Verantwortung des Bundes. Diese Geschäftsgrundlage ist nicht mehr gültig.

■ Der Bund kann anders handeln

Der Bund darf allerdings nicht untätig bleiben. Er kann Rahmenbedingungen schaffen, die die Rosinenpickerei des Fernverkehrs einschränken und die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben absichern.

→ Stellschrauben für mehr Fernverkehr

- Senkung der Mehrwertsteuer für den Fernverkehr
- teilweise Zweckbindung der Regionalisierungsmittel
- Deutschlandtakt als Ziel des Infrastrukturausbaus
- Eingriff in Höhe und Struktur der Entgelte für die Benutzung der Schienenwege (Trassenpreise und Stationsentgelte)

■ **Zentrale Rolle des Deutschlandtaktes**

Eine zentrale Rolle muss dabei dem Deutschlandtakt zukommen. Durch bessere Anschlüsse kommen mehr Fahrgäste in die Züge – das ist unbestritten. Fahrgäste machen aber an den Grenzen der Länder und Aufgabenträger nicht Halt – und daher darf auch der Deutschlandtakt dort keinen Halt machen.

→ **Tagesrandverbindungen dürfen zu Grenzkosten fahren – EU-Recht macht es möglich**

■ Das europäische Recht hat mit der Richtlinie 2001/14/EG vom 26. Februar 2001 Vorgaben für die Gestaltung der Entgelte für die Benutzung der Schienenwege erlassen, die grundsätzlich vorsehen, dass die Kosten der Benutzung durch die Verkehrsunternehmen zu tragen sind, wobei damit die Grenzkosten gemeint sind, die unmittelbar der jeweiligen Zugfahrt zugerechnet werden können. Dabei ist aber in § 8 ausdrücklich vorgesehen, dass Zuschläge über die Grenzkosten hinaus erhoben werden können – was die DB mit der Anlastung der Vollkosten tut. Dies gilt allerdings nicht für Marktsegmente, die diese Vollkosten nicht tragen können. Es wäre also zulässig, Züge in Tagesrandlagen zu begünstigen, indem für sie nur Grenzkosten berechnet würden. Davon hat die DB bisher keinen Gebrauch gemacht – und die Bundesregierung hat dahin gehend keinerlei Druck auf die DB ausgeübt.

■ **Trassenpreise wichtigstes Steuerungsinstrument**

Deutschlandtakt heißt auch: das Verkehrssystem an allen sieben Tagen der Woche von früh bis spät verfügbar zu machen. Dem stehen vor allem die Entgelte für die Benutzung der Schienenwege entgegen. Zum „kleinen“ Fahrplanwechsel im Juni dieses Jahres hat die DB wieder viele Fernzüge gestrichen, weil so wenige Fahrgäste darin sitzen, dass nicht einmal die Trassenentgelte von 4 bis 9 Euro pro Zugkilometer eingenommen werden. Es geht nicht um „Geisterzüge“ – selbst 40 Fahrgäste sind zu wenig.

Dafür hat allerdings die DB selbst gesorgt. Sie erhebt für Taktzüge einen Zuschlag von 65 % auf die Trassenpreise, und zwar auch für Züge am Tagesrand. Das müsste nicht sein – dem könnte mit der einfachen, wettbewerbsneutralen Regel abgeholfen werden, die bestimmt, dass ab einer bestimmten Anzahl von Taktzügen weitere Züge zu Grenzkosten fahren – im Nah- wie im Fernverkehr. Außerdem könnten Züge, die den Bedingungen des Deutschlandtaktes entsprechen, die also definierte Anschlussknoten des integralen Takts bedienen, begünstigt werden.

Dafür muss die Bundesregierung, der auch künftig die DB-Infrastruktur gehören wird, ihren Einfluss als Eigentümerin bei der DB ausüben. Tut sie es nicht, wird sie auf anderem Wege dafür zahlen müssen, damit auf Deutschlands Bahnhöfen nicht schon am frühen Abend das Licht ausgeht.



Der Kommentar:

Kaninchen vor der Schlange?

➤ *Betrachtet man das Verhalten der Aufgabenträger des Nahverkehrs, dann hat man den Eindruck, sie sitzen wie Kaninchen vor der Schlange „Intercity“ und warten gespannt darauf: Wann bewegt sich die Schlange und verschwindet?*

■ Die weiße Schlange unterdessen nutzt die Lage, fährt ihr altes Wagenmaterial ab und verdient damit noch ein paar Euro – und wenn das nicht mehr geht, verschwindet sie ohne Vorankündigung und lässt die Aufgabenträger zusehen, wie diese die Lücken schließen.

Das hat mit der Abschaffung des Interregio hervorragend funktioniert. Als auch die letzten Interregio-Linien zuschlagpflichtig wurden, haben sich die meisten Aufgabenträger ganz still verhalten, bis Fahrgastbeschwerden sie veranlassten, die Anschlüsse auf günstigere Regionalzüge umzulegen. Natürlich wissen die Verantwortlichen bei den Aufgabenträgern längst Bescheid. Aber ihre Verkehrsminister kuscheln lieber mit der DB, um von dieser Infrastrukturprojekte zu bekommen, oder fördern mit viel Geld prestigeträchtige ICE-Einsätze, statt etwas Beständiges zu organisieren. Politiker lassen sich als Helden feiern, wenn ein ICE in ihrer Stadt hält – auch wenn er, wie in Trier, vor Morgengrauen startet und zur miternächtlichen Geisterstunde wieder zurückkehrt. Den Fahrgästen bringt das kaum mehr als hohe Fahrpreise und schlechte Angebote zu anderen Tageszeiten.

Da müssen die Aufgabenträger sich ducken und den Mund halten. Der DB ist das nur Recht, denn so konnte sie auch stillhalten bei der Vergabe von Nahverkehrsleistungen an DB-Regio zu überhöhten Preisen erreichen. Doch diese Zeiten sind vorbei. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zeigt der DB als Erster mit einer fristlosen Kündigung der Verkehrsverträge, was eine Harke ist. Das Sterben des Interregio hat noch keinen Lernprozess bei Bundespolitikern und kaum bei Lobbyverbänden ausgelöst. Das Siechtum des Intercity hat den Gegnern der Kapitalprivatisierung zwar Argumente geliefert, aber bewirkt haben sie nichts – die Kapitalprivatisierung wird stattfinden. Greifbare Konzepte für die schnelle Verbindung der Regionen mit den Metropolen als Konsequenz sind nirgends zu finden. Oder doch? Das RE-X-Konzept der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger aus dem Jahre 2003 (*siehe derFahrgast 2/2003*) ist so aktuell wie damals, „Der letzte Fahrplanwechsel“ von PRO BAHN genauso.

Alles das war in dieser Zeitschrift schon vor einem halben Jahrzehnt nachzulesen, hat bei den Interessierten Anerkennung gefunden, aber in

der praktischen Politik keine Spuren hinterlassen.

Schritt für Schritt holt die Realität die Politik ein. Verkehrsminister Karl-Heinz Daehre aus Magdeburg hat es als Erster gemerkt: Der weiße Zug kommt nicht von selbst. Daehre hat einen klaren Blick, der nicht vernebelt ist von Zusagen von Hartmut Mehdorn für Infrastrukturprojekte und Standorte von DB-Chef Mehdorn. Daehre hat rasch Zustimmung im Bundesrat gefunden.

Wenn die Bundespolitik glaubt, mit der DB-Kapitalprivatisierung sei das Problem „Bahn“ vom Tisch, so werden sie von der Realität eingeholt. Der Fahrgastverband PRO BAHN wird diese Ausgabe von *derFahrgast* zahlreichen Abgeordneten zustellen, damit sie erfahren, wie die Lage aussieht – kaum ein Wahlkreis bleibt von der Einstellung des Intercity verschont.

Und Bundestagswahl ist bald – höchste Zeit, mehr zu tun als „sich für eine bessere Fernverkehrsanbindung einzusetzen“, wie Abgeordnete gerne schreiben.

Rainer Engel