

Vogtland-Express:

# Fernzüge in die Region ohne Chance?

## BAG-SPNV und PRO BAHN fordern aktive Fernverkehrspolitik

Von Rainer Engel

➤ Am 16. Januar 2009 verkehrte zum letzten Mal der Vogtland-Express, der Plauen, Zwickau und Chemnitz direkt mit Berlin verbindet. Der britische Arriva-Konzern hatte die eigenwirtschaftliche Fernverbindung aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt. Verantwortlich dafür ist die Bundesregierung, die mit überhöhten Steuern und ständig steigenden Benutzungsentgelten für das Schienennetz die Entwicklung des Schienenfernverkehrs verhindert. Darauf wies PRO BAHN mit einer Pressemitteilung hin, der sich die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV) anschloss. Knapp drei Monate später, am 8. April, wurde der Express wieder in Betrieb genommen – kein Grund für eine Entwarnung.



Er fährt wieder: Vogtland-Express.

### Der Vogtland-Express

Der Vogtland-Express startete am 12. Juni 2005 in der Verbindung von Plauen über Leipzig und den Flughafen Berlin-Schönefeld nach Berlin – morgens hin und abends wieder zurück. Da auf der Stadtbahn keine Trassen frei waren, wurde der Bahnhof Lichtenberg angesteuert. Ein halbes Jahr später wurde der Laufweg nach Hof verlängert, wo der Zug zu nachtschlafender Zeit startete. Später fuhr der Zug als planmäßige Nahverkehrsleistung von Adorf bis Zwickau.

Ab Leipzig fuhr der Zug im Blockabstand zum Interconnex nach Rostock – eine groteske Situation, dass die einzigen „Privaten“, die sich auf den Markt trauten, auf gleicher Strecke direkt miteinander konkurrierten. Das änderte sich, als der Berliner Nord-Süd-Tunnel Ende Mai 2006 in Betrieb ging. Nun waren Trassen auf der Stadtbahn frei und der Zug steuerte direkt die Bahnhöfe Alexanderplatz, Friedrichstraße und Zoo an. Am Hauptbahnhof wurde durchgefahren, wohl auch wegen der hohen Stationspreise. Der Weg führte nun über Chemnitz und Riesa und nutzte den Laufweg des kurz zuvor eingestellten letzten Interregio.

Eingesetzt wurden von Anfang an Desiro-Dieselmotorenwagen aus der Nahverkehrsfahrzeugflotte der Vogtlandbahn, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h die zugelassene Höchstgeschwindigkeit auf

den Zulaufstrecken nicht ausfahren konnten.

### Nicht kostendeckend?

Als Grund für die Einstellung des Vogtland-Express gab der Betreiber, der heute zum Arriva-Konzern gehört, mangelnde Kostendeckung bei stark gestiegenen Kosten an. Tatsächlich lagen die Kosten, die für den Vogtland-Express aufzuwenden waren, um rund ein Viertel unter dem im Regionalverkehr üblichen Satz. Einige Kostenvorteile konnte der Vogtland-Express nutzen: Die nicht an einen Takt gebundene Trasse ist um rund 1,50 Euro je Kilometer preiswerter als eine Takt-Trasse. Die Fahrzeugkosten konnten durch den Einsatz von Fahrzeugen, die auch im (bestellten und somit subventionierten) Nahverkehr eingesetzt werden, gesenkt werden. Andererseits schlug die geringe tägliche Laufleistung des Zuges mit einer siebenstündigen Stilllage in Berlin negativ zu Buche.

Trotz der Kostenvorteile habe der Zug nicht in die Gewinnzone aufrücken können, meinen Matthias Hansen und Florian J. Anders in einem Kommentar (*Bahn-Report 2/2009, Seiten 14–15*). Genauso gut kann man aber sagen, dass die Fahrgastzahlen nicht den Erwartungen entsprachen – mit 200 Fahrgästen, die die DB immer als Voraussetzung für die Kostendeckung des Interregio genannt hatte, wäre der Zug mit den

seinerzeit kalkulierten Tarifen deutlich in der Gewinnzone gewesen.

### Die Wettbewerber und das DB-Preissystem

Die Fahrpreise des Vogtland-Express lagen knapp unter dem Bahncard-50-Preis für die Fahrt mit dem ICE: Vor der Einstellung kostete die Fahrt von Zwickau nach Berlin mit dem Vogtland-Express 26 Euro, während mit Bahncard 50 für den ICE über Leipzig zwei Euro mehr fällig gewesen wären.

Nur für Fahrgäste zum Flughafen Berlin-Schönefeld bot der Vogtland-Express eine konkurrenzlose Direktverbindung an, die auch zeitlich attraktiv war. Für alle anderen Verbindungen muss sich der Wettbewerber dem Preissystem der DB entgegenstellen: Nur für einen sehr kleinen Teil der Fahrgäste war der Vogtland-Express finanziell attraktiv, nämlich für den preisensiblen Gelegenheitsfahrer als Einzelperson ohne Bahncard mit Start und Ziel in Berlin, der die deutlich längere Fahrzeit in Kauf nimmt. Diese oft unerfahrene Zielgruppe ruft allerdings als Erstes die DB-Auskunft an.

Für alle anderen Zielgruppen war der Vogtland-Express wenig attraktiv:

- Bahncard-Kunden konnten nur wenig sparen.
- Umsteiger verloren den Vorteil des degressiven DB-Tarifs.

- Familien konnten bei der DB die kostenlose Kindermitnahme nutzen.
- Schnäppchenjäger kaufen „Dauer-Spezial“ zu 29 Euro oder das Lidl-Ticket zu 27,50 Euro für die einfache Fahrt.
- Kleingruppen am Wochenende reisen mit dem „Schönen Wochenende“ deutlich billiger und kaum langsamer.

Die Aufzählung zeigt deutlich, dass die DB mit ihrem Tarifsystem geschickt Wettbewerb unterbindet und dabei auch noch die – vielleicht unfreiwillige – Unterstützung der Aufgabenträger des Nahverkehrs genießt. Besonders bitter ist, dass sich die Bahncard als besonders scharf wirkende Bremse für den Wettbewerb erweist.

Wenn sich unter der Woche 80 bis 100 Fahrgäste einfanden und an Spizentagen so viele, dass ein zweiter Triebwagen notwendig war, dann war das zweifelsohne ein unternehmerischer Erfolg – aber er war nicht groß genug, um das Angebot in die Gewinnzone zu bringen.

Mit der Neuauflage des Vogtland-Express hat die Vogtlandbahn die Tarife leicht erhöht: Die Fahrt von Zwickau nach Berlin

kostet jetzt 28 Euro, zwei Euro mehr als Anfang Januar. Neu ist auch, dass Eltern und Großeltern Kinder bis 14 Jahren kostenlos mitnehmen dürfen, wenn sie selbst den vollen Fahrpreis zu zahlen.

### PRO BAHN spricht Klartext

„Ohne staatliche Zuschüsse sind schnelle Verbindungen zwischen Region und Zentren nicht lebensfähig“, erläuterte der PRO BAHN-Bundvorsitzende Karl-Peter Naumann. „Von den Fahrgeldeinnahmen muss rund die Hälfte für die Benutzung der bereits staatlich finanzierten Schienenwege an DB-Netz weitergegeben werden, und ein Viertel der Fahrgelder wird für Mehrwertsteuer und Mineralölsteuer benötigt.“

Damit ist der zweite Aspekt angesprochen: die Wegekosten. Busse fahren zum Nulltarif über die deutschen Straßen. Für Dieseltriebswagen gleicher Art müssen indessen – obwohl die volle Mineralölsteuer fällig wird – zusätzlich die Entgelte für die Nutzung des Schienennetzes und der Stationen abgeführt werden, die rund ein Drittel der Kosten ausmachen. Aus diesem Grund sind bereits mehrere Versuche, eigenwirtschaftliche Fernverkehrszüge auf die Schiene zu setzen, gescheitert. Nur noch der Interconnex von Leipzig nach Rostock stellt sich dem Wettbewerb zur Deutschen Bahn, fährt aber auch nicht kostendeckend.

### Schlechter Tag für den Fernverkehr

Einen „schlechten Tag für den Fernverkehr“ nannte Arnd Schäfer, Geschäftsführer der BAG-SPNV, den letzten Tag des Vogtland-Express und forderte vom Bund eine „neue Eisenbahn-Fernverkehrspolitik“. Zutreffend wies die BAG-SPNV darauf hin, dass der DB-Fernverkehr in den letzten Jahren sein Fernverkehrsnetz erheblich ausgedünnt hat und heute mit steigender Rendite nur noch auf den lukrativen Strecken fährt, während Wettbewerber auf den verbliebenen Strecken kaum Chancen haben, eigenwirtschaftliche Leistungen anzubieten.

Bernhard Wewers, Präsident der BAG-SPNV: „Wir danken der Arriva Deutschland GmbH für ihr Engagement im deutschen Eisenbahn-Fernverkehr. Die Einstellung des Vogtland-Express zeigt, dass der Bund seine Eisenbahn-Politik ändern sollte. Wir appellieren an den Bund: Vergeben Sie den Eisenbahn-Fernverkehr im Wettbewerb! Dann wird es mehr Züge und bessere Verbindungen geben.“

### Kein Aprilscherz: Der Vogtland-Express fährt wieder

**R**ichtig erkannt hat man bei der BAG-SPNV, dass als Nächste wieder die Aufgabenträger des Nahverkehrs in die Tasche greifen müssen, um die Anbindung der Region an das Zentrum zu erhalten. Die Vogtlandbahn hatte sich bereits vor der Einstellung um Zuschüsse bemüht, blieb jedoch erfolglos. Über die Gründe ist nichts bekannt.

Schon Anfang März meldete die Presse, dass „fünf Nahverkehrsverbände an einer neuen Lösung für eine durchgehende Zugverbindung vom Vogtland nach Berlin arbeiten“. Ausgangspunkt der Bemühungen ist der Verkehrsverbund Vogtland, dessen Geschäftsführer Karlheinz Meinel, der den Direktzug aus seiner Region für notwendig hält, anmerkte, dass es schwierig sei, fünf Verkehrsverbände unter einen Hut zu bringen.

Mit Schreiben vom 1. April teilte dann Vogtlandbahn-Geschäftsführer Klaus Jacobs Landrat Dr. Tassilo Lenk mit, dass der Vogtland-Express fährt. Einen Tag später gaben beide in einer Pressemitteilung den Start für den 8. April bekannt und bezogen sich auf „das Ergebnis intensiver Gespräche“. Am 3. April standen dann schon Fahrplan und Preistafel im Internet.

Nach den vorliegenden Meldungen soll es für die Wiederaufnahme des Betriebes keine Zuschüsse geben. Aber worüber wurden dann „intensive Gespräche“ geführt?

An der problematischen Kostensituation des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs hat sich nichts geändert, mit den etwas erhöhten Preisen rückt der Express der Kostendeckung aber etwas näher. Es wird weitere Gründe geben, warum der Express wieder fährt. Ein in der Region verankertes Unternehmen wie die Vogtlandbahn muss – auch wenn sie zu einem Großkonzern gehört – auf ihr Image achten und auf Vorteile, die nicht unmittelbar in bar auf ihrem Konto landen, wohl aber ihren Ertrag verbessern. Dass solche Kompensation nur begrenzt möglich ist, sollte allen Politikern klar sein, die meinen, sie könnten auf eine aktive Verkehrspolitik verzichten.

Die Fahrgäste aus dem Vogtland und die regionalen Politiker dürfen sich aber einweilen über diesen Erfolg freuen. PRO BAHN freut sich mit und wünscht auch anderen Regionen Unternehmen mit so viel Engagement.

Werbeprospekt, Stand 2006.



**Der Kommentar:**

**Welchen Wettbewerb wollen wir?**

**Eine Schwalbe macht noch keinen Sommer**

■ So hoffnungsvoll es klingt, dass die Aufgabenträger über einen Ersatz für den Vogtland-Express miteinander gesprochen haben, so schwierig ist das Thema. Skepsis ist angebracht.

Der Geschäftsführer des Vogtland-Aufgabenträgers Meinel äußerte, dass eine „Anschubfinanzierung“ in Betracht komme. Einen unseligen Fall einer solchen „Anschubfinanzierung“ hatte die Mitte-Deutschland-Verbindung bereits erlebt – die Finanzierung von ICE-Zügen aus Landesmitteln erwies sich als Anschub zur Reduzierung des Fahrplans, sobald die Zuschüsse wegfielen. Solange die Rahmenbedingungen so bleiben wie jetzt, gibt es nichts anzuschieben.

Denn wie schnell die DB mit ihrem Potenzial auftreten kann, um Interesse an Wettbewerb zu dämpfen, zeigen die ICE-Züge nach Trier und Rostock: Einmal täglich genügt und die Politiker sind ruhiggestellt. Auch nach Zwickau könnte die DB einen ICE schicken: Nach Trierer Vorbild würde die Abfahrt 5.30 Uhr und die Ankunft 23.30 Uhr lauten und Schnäppchen-Fahrkarten zu 29 Euro wären zugesichert. Dann würde der Leipziger City-Tunnel, wenn er fertig ist, wenigstens von ICE befahren. Kann auf dieser Basis ein Wettbewerber antreten? Und was bringt das der Region außer Prestige? Ob er nun Vogtland-Express oder ICE heißt: Ein Zug am Tag ist nicht mehr als eine Schwalbe, die allein noch keinen Sommer verheißt.

**Aufgabenträger und Kirchtürme**

Können die Aufgabenträger zu vernünftigen Ergebnissen kommen? Bisher gelingt es nur dort, wo die Zentren mitten im Land liegen: in Bayern, Thüringen und Baden-Württemberg. Wo die Zentren an der Landesgrenze liegen, gibt es zumeist nur schlechte Verbindungen.

Die regional aufgestellten Verkehrsverbände haben divergierende Interessen. Während die Regionen das Interesse haben, schnelle Verbindungen in die Zentren zu erhalten, haben die Verbände in den Zentren wenig Interesse an Zügen, die bereits gut gefüllt hereinkommen und kaum oder gar nicht anhalten. Warum sollte der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sich an einem Express beteiligen, der zuletzt in Riesa in Sachsen hält?

Zeugnisse dieses Kirchturmdenkens – begründet durch das Prinzip, dass jeder Aufgabenträger nur Züge auf seinem Zuständigkeitsgebiet finanzieren darf (juristisch „Territorialitätsprinzip“ genannt) – sind die Regionalexpresslinien von Rostock nach Berlin, von Hagen nach Kassel und von Trier nach Köln, die umso langsamer fahren, je näher sie dem Zentrum kommen, weil sie kurz vor den Zentren oft halten und nur noch langsam vorankommen. Die aus dem Nachbarland können sich doch gerne vor den Toren der Stadt durchschütteln lassen, damit ein zusätzlicher Nahverkehrszug eingespart werden kann.

**Was bringt Wettbewerb?**

Wie gesagt, der Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr kann gegenwärtig allenfalls einige Schwalben hervorbringen, mehr nicht. Sobald es Winter wird, sind sie wieder weg.

Dass der Wettbewerb im Schienenfernverkehr nicht funktioniert, hat für die Fahrgäste einige Vorteile:

- Der DB-Tarif ist immer noch der „größte Verkehrsverbund“ in Deutschland.
- Die meisten Fahrgäste merken nicht, dass die Bahncard nicht universell einsetzbar ist.
- Als Monopolist ist die DB verpflichtet, alle Züge in ihre Fahrplaninformationen aufzunehmen.

Dem stehen aber gravierende Nachteile gegenüber:

- Die DB informiert über Verspätungen von allen Zügen nur am Bahnhof, nicht aber über Internet und Handy.
- Die DB bestimmt die Einnahmen und damit die Leistungsfähigkeit der Wettbewerber.
- Die DB nutzt ihr Monopol der Reisezentren, indem dort keine Fahrkarten von Wettbewerbern verkauft werden, und zwingt Fahrgäste, mit völlig verschiedenen Vertriebsstrukturen fertig zu werden.
- Die Bahncard ist keine universelle Rabattkarte für den öffentlichen Verkehr.

Dieser Zustand belastet nicht nur die Wettbewerber, sondern auch die Fahrgäste. Was wichtiger ist: Der seit eineinhalb Jahrzehnten bestehende Istzustand zementiert die gegenwärtigen Verhältnisse. Die Bundespolitik glaubt, nicht handeln zu müssen.

Erinnern wir uns: Noch am 16. Oktober haben die Bundestagsabgeordneten Enak Ferlemann (CDU/CSU) und Uwe Beckmeyer (SPD) gemeint, das Management der DB müsse durch Wettbewerber flottgemacht werden, damit mehr Fernverkehrszüge in die Region fahren. Der FDP-Abgeordnete Patrick Döring hatte Beweise dafür verlangt, dass der Wettbewerb im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr auf der Schiene nicht funktioniert. Die Volksvertreter sollten der Vogtlandbahn einen Besuch abstatten, damit sie endlich die Wahrheit über ihre eigene Politik erfahren.

**Welchen Wettbewerb brauchen die Fahrgäste?**

Die Fahrgäste brauchen den öffentlichen Verkehr aus einem Guss. Und sie brauchen den Wettbewerb der Ideen. Eine Staatsbahn, zu der so manche zurück möchten, bringt zwar ein einheitliches Angebot, verhindert aber den Wettbewerb der Ideen. Der Wettbewerb zwischen 33 Aufgabenträgern des Schienennahverkehrs ist genauso fruchtbar wie der Wettbewerb zwischen vielen Unternehmen, die im Nahverkehr agieren. Deswegen muss der Fahrgast nicht auf durchgehende Fahrkarten verzichten.

Wettbewerb im Fernverkehr muss möglich werden, ohne dass die Nachteile das System für die Fahrgäste unbrauchbar machen. Daher muss die Politik auch für den Fernverkehr auf der Schiene Verantwortung übernehmen.

*Karl-Peter Naumann*