

Antrag

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Eva-Maria Bulling-Schröter, Heidi Lippmann, Uwe Hirsch, Dr. Uwe-Jens Rössel, Dr. Ilja Seifert und der Fraktion der PDS

InterRegio für die Regionen erhalten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Grunddaten des Schienenverkehrs legen die Konzentration auf den Nah- und Regionalverkehr nahe. Die überwältigende Mehrheit der Reisenden nutzt den Nahverkehr. Und selbst im Fernverkehr liegt die durchschnittliche Reiseweite bei 230 Kilometern.
2. Die Entwicklung des Schienenverkehrs bestätigt diese Einschätzung. Seit der Bahnreform stagniert der Fernverkehr; die durchschnittliche Reiseweite ging hier sogar zurück – trotz des seither enorm ausgeweiteten ICE-Verkehrs. Ein Wachstum, wenn auch ein unzureichendes, gab es ausschließlich im Nahverkehr.
3. Der Regionalverkehr stellt ein entscheidendes Bindeglied zwischen Nah- und Fernverkehr dar. In diesem Marktsegment sind die Chancen für ein Wachstum des Schienenverkehrs besonders groß, weil der Schienenverkehrsanteil hier noch besonders niedrig ist. Zugleich liegt die Reiseweite derjenigen, die in der Region Fernverkehrsreisen antreten, deutlich höher als die derjenigen, die in städtischen Zentren Fernverkehrsreisen beginnen.
4. Der Interregio-Verkehr wurde Ende der achtziger Jahre vom Management der damaligen Deutschen Bundesbahn gezielt als ein Produkt entwickelt, das einerseits das große Marktsegment des Verkehrs zwischen Nah- und Fernverkehr bedienen, und das andererseits in diesem Segment auch eine dem InterCity-Verkehr vergleichbar hohe Qualität – mit Takt, Tempo und Komfort – bieten sollte.

Diese Strategie war, Angaben der Bahn zufolge, bis Mitte der neunziger Jahre durchaus erfolgreich: Die Züge des InterRegio-Verkehrs erwiesen sich nach den Nahverkehrszügen als das Produkt mit den meisten Fahrgästen – es zählte wesentlich mehr Fahrgäste als Züge des InterCity-/EuroCity- oder des ICE-Verkehrs.

5. Der Verlust von Reisenden im InterRegio-Verkehr geht nicht auf eine verschlechterte Nachfrage zurück. Belegbar sind vielmehr Verschlechterungen in Angebot und Qualität, die vom Bahnmanagement vorgenommen wurden. Entsprechend einer Entscheidung im Bahnmanagement aus dem Jahr 1996 wurden Angebot und Qualität im InterRegio-Verkehr systematisch beseitigt.

6. Die Verkündung des Konzepts „Mora – Marktorientiertes Angebot“ vom September 2000 sieht einen neuen und qualitativen Einschnitt im Fernverkehr der Bahn im Allgemeinen und im InterRegio-Verkehr im Besonderen vor. Insgesamt sollen in den Jahren 2001 und 2003 Angebote im Fernverkehr entfallen, die bis zu 25 Prozent des Gesamtangebots im Fernverkehr ausmachen. Das Produkt InterRegio wird damit insgesamt in Frage gestellt. Ein ernsthafter Ersatz für diese nunmehr insgesamt gefährdete Zuggattung ist nicht vorgesehen.
7. Eine Umsetzung des Konzepts hätte das „Ausrangieren“ von mehreren Hundert konventionellen Reisezugwagen bereits im Jahr 2001 zur Folge; die sich dann abzeichnende Verschrottung von Reisezugwagen wäre nicht nur als „sorgloser Umgang mit Eigentum des Bundes“ zu bezeichnen. Ein derartiger Aderlass an Beförderungskapazität wäre zudem nur unter Einsatz erheblicher finanzieller Mittel korrigierbar.
8. Zwar ist die Deutsche Bahn AG ein privatrechtlich geführtes Unternehmen. Gleichzeitig ist die Bundespolitik jedoch auf dreifache Weise von der beschriebenen Entwicklung tangiert:

Erstens ist der Bund hundertprozentiger Eigentümer der Deutschen Bahn AG.

Zweitens gibt es einen Verfassungsauftrag für den Schienenverkehr, der den Bund verpflichtet, beim Erhalt und Ausbau der Schienenwege und bei den Angeboten im Schienen-Fernverkehr den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen.

Drittens schließlich zielen die Streichungen der Deutschen Bahn AG im Fernverkehr auf den zweckfremden Einsatz von Bundesmitteln, den „Regionalisierungsgeldern“: Damit werden die Länder vor die Entscheidung gestellt, entweder den Nahverkehr wie bisher zu bestellen, womit die Streichungen im Fernverkehr und insbesondere bei den InterRegio-Zügen voll „durchschlagen“, oder aber für reduzierte InterRegio-Verkehre teilweise Ersatz zu schaffen, wodurch dann anderer Nahverkehr abzubestellen wäre.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. entsprechend den allgemeinen verkehrspolitischen Zielen, den umweltpolitischen Anforderungen und den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag eine Politik umzusetzen, wonach Verkehr von der Straße und von der Luft auf die Schiene zu verlagern ist;
2. in ihrer Eigenschaft als Vertretung des Eigentümers und gemäß der Verpflichtung zum Allgemeinwohl die Deutsche Bahn AG zu veranlassen, die bestehenden Fernverkehrs-Angebote des interregionalen Verkehrs zu erhalten und gemäß den Verkehrsbedürfnissen – die auch an den durchschnittlichen Reiseweiten der Angebots-Produkte der Bahn zu ermessen sind – zu entwickeln.

Dazu gehört die Aufgabe, in Abstimmung mit den Bundesländern die räumliche Entwicklung in den Randregionen von Bundesländern mit Verkehrsangeboten auf den Schienenwegen des Bundes über die Ländergrenzen hinweg zu unterstützen;

3. in ihrer Eigenschaft als Vertretung des Eigentümers gemäß der Verpflichtung zum Allgemeinwohl in Abstimmung mit den Ländern, die für die Personennahverkehrs-Aufgaben verantwortlich sind, darauf hinzuwirken,
 - a) den Schienenverkehr als ganzheitliches System weiter auszubauen,

- b) die einzelnen Verkehrsarten des Nahverkehrs, des regionalen Verkehrs, des interregionalen Verkehrs und des Fernverkehrs optimal aufeinander abzustimmen und
 - c) disponierbare, attraktive und preiswerte Produkte in allen Bereichen des Schienenverkehrs anzubieten;
4. die Höhe der Finanzmittel des Bundes gemäß Regionalisierungsgesetz („Regionalisierungsmittel“), insbesondere für die Zugbestellungen der Länder im Nahverkehr, längerfristig zu garantieren und eine Dynamisierung dieser Mittel entsprechend der Inflationsrate zu vereinbaren;
 5. dabei entweder an der bisherigen Regelung festzuhalten, wonach InterRegio-Verkehr als Fernverkehr definiert wird und somit aus den Mitteln der Deutschen Bahn AG zu bezahlen ist oder – in Absprache mit der Deutschen Bahn AG und mit den Ländern – eine neue Regelung zu vereinbaren, nach welcher InterRegio-Verkehr vergleichbar dem Nahverkehr durch die Länder zu bestellen und vom Bund gemäß Regionalisierungsgesetz (Regionalisierungsg) zu finanzieren ist. Im letzteren Fall müssen jedoch diese Bundesmittel in entsprechendem Umfang erhöht werden;
 6. den Einfluss des Bundes als Eigentümer der Deutschen Bahn AG zu nutzen, um die Zuggattung des InterRegio zu erhalten und dieses Produkt entsprechend seinen guten Marktchancen als integralen Bestandteil des ganzheitlichen Systems Schiene weiterzuentwickeln.

Berlin, den 8. November 2000

Dr. Winfried Wolf
Eva-Maria Bulling-Schröter
Heidi Lippmann
Uwe Hixsch
Dr. Uwe-Jens Rössel
Dr. Ilja Seifert
Roland Claus und Fraktion

Begründung

Allgemein

Strukturen und Entwicklung des Schienenverkehrs:

Rund 90 Prozent aller Fahrgäste der Bahn (DB Reise und Touristik und DB Regio) nutzen die Bahn im Nahverkehr, der als Schienenverkehr bis zu 50 Kilometer definiert wird. Zehn Prozent der Fahrgäste („Verkehrsaufkommen“; Zahl aller Fahrten im Jahr) entfallen auf den Fernverkehr (Schienenverkehr über 50 Kilometer Entfernung).

Wird der Fernverkehr allein für sich genommen, dann lag hier die durchschnittliche Reiseweite 1998 bei rund 230 Kilometern. 1991 lag sie noch bei 245 Kilometern (Verkehr in Zahlen 1999, Seiten 208 bis 211). Gemessen an der gesamten Fahrleistung auf Schienen lag der Anteil des Nahverkehrs 1991 noch bei „nur“ 40,9 Prozent; 1998 sind es bereits 48,4 Prozent. Damit macht der Nahverkehr auch bei der Verkehrsleistung (Summe der Personenkilometer) rund die Hälfte des gesamten Schienenverkehrs aus.

Der Schienennahverkehr wies 1991 eine Verkehrsleistung von 23,2 Mrd. Personenkilometern aus; 1994, mit Beginn der Bahnreform, waren es 31,5 Mrd. Per-

sonenkilometer; 1998 32,2 Mrd. Personenkilometer. Der Schienenfernverkehr hatte 1991 eine Verkehrsleistung von 33,7 Mrd. Personenkilometern, 1994 von 34,8 Mrd. Personenkilometern und 1998 von 34,3 Mrd. Personenkilometern.

Die Reiseweite der Fernverkehrs-Reisenden aus den Regionen liegt im Schnitt bei 245 Kilometern. Diejenige bei Reisen aus städtischen Zentren liegt unter 230 Kilometern. Der Marktanteil der Schiene in den Regionen wiederum liegt bei rund der Hälfte des Marktanteils der Schiene in den städtischen Zentren.

Entstehung des InterRegio-Verkehrs:

1988 wurde beschlossen, die klassischen D-Züge durch neuen InterRegio-Verkehr abzulösen. 1995 galt der Ausbau des InterRegio-Netzes als realisiert. Damals fuhren 424 Züge auf 24 Linien. Die Fahrgastzahl lag bei 62 Millionen Reisenden. Im gleichen Jahr (1995) wurden im InterCity-EuroCity-Verkehr 49 Millionen Reisende und im ICE-Verkehr 23 Millionen Reisende gezählt. 1994 lag auch das Umsatzvolumen im InterRegio gleichauf mit demjenigen im ICE-Verkehr. Im Geschäftsbericht 1995 wurde festgestellt: „Der InterRegio bietet nun ein nahezu flächendeckendes, attraktives Schienenangebot.“

Niedergang des InterRegio-Verkehrs:

Die Zeitschrift „Bahn-Report“ meldete in der Ausgabe 3/1996 den Beschluss des Bahn-Vorstands, „innerhalb der nächsten fünf Jahre den Interregio abzuschaffen“. Dieses Ziel war auch Thema einer Anfrage von Abgeordneten der Gruppe der PDS im Deutschen Bundestag in der letzten Legislaturperiode (Bundestagsdrucksache 13/5683).

Seit diesem Zeitpunkt wurden InterRegio-Verbindungen in der Taktdichte reduziert („ausgedünnt“), in den Fahrplanlagen verändert, in den Anschlüssen zu anderen Zügen verschlechtert, und oft kamen InterRegios seitdem ohne Bistro oder und mit Wagen in schlechtem äußeren Zustand zum Einsatz. Mit dem Beschluss, die Bistro-Abteile außer Betrieb zu setzen, verlor der InterRegio eines seiner wesentlichen Qualitätsmerkmale völlig.

Konzept „Mora“ der Deutschen Bahn AG:

Am 28. September 2000 kündigte die Deutsche Bahn AG an, das noch bestehende InterRegio-Netz in zwei Stufen und bis zum Jahr 2003 weitgehend abzuschaffen. Insgesamt sollen von Mai 2001 an mit der Streichung von 16 Millionen Zugkilometern rund neun Prozent des Bahnangebots „auf der Strecke“ bleiben. Ab 2003 sollen nochmals 23 Millionen Zugkilometer entfallen. Insgesamt ergibt dies den massivsten Einschnitt, den es binnen weniger Jahre im Verkehr auf Schienen in Deutschland je gab.

Die Verpflichtungen des Bundes ergeben sich aus

Grundgesetz Artikel 87e:

(1) Die Eisenbahnverkehrsverwaltung für Eisenbahnen des Bundes wird in bundeseigener Verwaltung geführt. Durch Bundesgesetz können Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung den Ländern als eigene Angelegenheit übertragen werden.

(3) Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst. ...

(4) 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.

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz):

§ 2

Begriffsbestimmungen

Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel dann der Fall, wenn die Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

§ 5

Finanzierung

(1) Den Ländern steht für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes ... ab dem Jahr 1997 jährlich ein Betrag von 12 Milliarden Deutsche Mark zu.

(2) Der Betrag von 12 Milliarden Deutsche Mark steigt ab 1998 jährlich entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz; ... Im Jahr 2001 wird mit Wirkung ab dem Jahr 2002 auf Vorschlag des Bundes durch Gesetz, das der Zustimmung des Bundesrats bedarf, die Höhe der Steigerungsrate neu festgesetzt sowie neu bestimmt, aus welchen Steuereinnahmen der Bund den Ländern den Betrag nach Absatz 1 leistet.

§ 7

Verwendung

Mit dem Betrag nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.

Zu einzelnen Forderungen

Zu II.1 bis II.3 (Schienenverkehr ganzheitlich entwickeln):

Der Eisenbahn-Fernverkehr soll als Schienenverkehrs-Infrastrukturangebot des Bundes etwa 80 Ober- und 330 Mittelzentren bundesweit verbinden. Dabei orientiert sich der InterRegio-Verkehr primär auf die Verbindung von Mittelzentren. Diese Aufgabe würde allerdings vernachlässigt, wenn der interregionale Verkehr nicht entwickelt (z. B. in Heilbronn oder Gotha) oder zurückentwickelt wird. Einzelne InterRegio-Linien, die tagtäglich einst alle zwei oder vier Stunden befahren wurden, werden heute mit nur noch einem einzigen Zug pro Tag bedient.

Zu II.4 und II.5 (Finanzmittel gemäß Regionalisierungsgesetz):

Siehe Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) § 5 Abs. 2.

Zu II.6 (Marktchancen des InterRegio):

Wenn ein verdichtetes InterRegio-Netz ohne Lücken in der Bedienung hergestellt wird, die Züge gezielt im Langstrecken-Regionalverkehr oder grenzüberschreitend im Verkehr in die Nachbarstaaten eingesetzt und Kapazitäten in Randbereichen beispielsweise durch Flügelzüge bedarfsgerecht bereitgestellt werden, bestehen im InterRegio-Verkehr erhebliche Wachstumschancen.

