

## Antrag

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

### Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs

Der Bundestag wolle beschließen:

#### I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Nach Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz (GG) gewährleistet der Bund, „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“.

Grundlage für den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes ist das Bundesschienenwegeausbaugesetz, das bislang für die Entwicklung auch des Eisenbahnverkehrs als ausreichend erachtet wurde. Inzwischen wird durch den zunehmend unkontrollierten Rückzug der Deutschen Bahn aus der Fernverkehrsbedienung deutlich, dass zur Sicherstellung von Verkehrsangeboten eine bundesgesetzliche Regelung notwendig ist. Das Allgemeine Eisenbahngesetz, das in § 15 lediglich vorschreibt, Verkehrsleistungen auszuschreiben und Verkehrsdurchführungsverträge abzuschließen, reicht zur Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs nicht aus.

Die DB Fernverkehr AG hat von den rund 180 Millionen Zugkilometern jährlich, die noch 2001 gefahren wurden, bis heute gut ein Fünftel eingestellt. So waren es im Jahr 2013 noch 142,6 Millionen Zugkilometer. Damit ist eine flächendeckende Versorgung mit Verkehrsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr nicht mehr sichergestellt. Ohne ein Eingreifen der Bundesregierung ist der Gewährleistungsauftrag des Bundes im Schienenpersonenfernverkehr in Artikel 87e Abs. 4 GG verletzt. Nur im Wege eines Gesetzes, das die Bundesregierung zum Einschreiten verpflichtet und ihr zugleich die erforderlichen Mittel zur Erfüllung ihrer Aufgaben zur Verfügung stellt, kann der Verfassungsauftrag erfüllt werden.

Die Gesetzgebungskompetenz ergibt sich aus Artikel 73 Nr. 6a GG sowie aus Artikel 87e Abs. 4 Satz 2 GG. Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 87e Abs. 5 Satz 1 GG erforderlich.

#### II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

den Entwurf eines Gesetzes zur Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs mit folgenden Kernpunkten vorzulegen:

- Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit bei Verkehrsangeboten des Schienenpersonenfernverkehrs auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes Rechnung getragen wird;
- der Bund gewährleistet, dass hierzu anderweitig nicht erbrachte Verkehrsangebote im Schienenpersonenfernverkehr durch den Abschluss von Verkehrsdurchführungsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen sichergestellt werden;
- der Bund legt den Mindestumfang für den Gewährleistungsauftrag in Zugkilometern pro Kalenderjahr fest;
- die Bundesregierung stellt die Erfüllung des Gewährleistungsauftrags und die Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs in einem Schienenpersonenfernverkehrsplan dar, der alle zwei Jahre fortgeschrieben wird;
- die Bundesregierung legt einen jährlichen Bericht über die Umsetzung des Schienenpersonenfernverkehrsplans und die Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs vor;
- die Finanzierung der Verkehrsdurchführungsverträge wird im Bundeshaushalt sichergestellt.

Berlin, den 3. März 2015

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

## **Begründung**

Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Deutschland wurde über die letzten 21 Jahre seit der Bahnreform von 1993/94 sowohl qualitativ als auch quantitativ deutlich verschlechtert. Die im Antrag dargestellten gut 20 Prozent Wegfall an Fernverkehrsleistung seit dem Jahr 2001 bedeuten konkret:

- Etwa 100 Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern, darunter sogar einige mit über 100.000 Einwohnern, wurden komplett vom Fernverkehr abgekoppelt (Bundestagsdrucksache 18/3266, Antwort auf Frage 60). Mindestens 13 Oberzentren haben dabei ihre Fernverkehrsanbindung gänzlich verloren (Wettbewerber-Report Eisenbahn 2010/2011, herausgegeben vom Netzwerk Privatbahnen und Mofair).
- Insbesondere durch den vollständigen Wegfall des InterRegio-Netzes wurden die Verbindungen für viele Menschen in kleineren Städten darüber hinaus deutlich verschlechtert – was auch negative Auswirkungen auf den Tourismus in zahlreichen Regionen hat. Ein Vergleich der Fernverkehrshalte zwischen den Fahrplanjahren 1999 und 2010 zeigt, dass das Angebot in den Orten mit touristischer Bedeutung außerhalb des Kernnetzes in dem Zeitraum um 48 Prozent gesunken ist; selbst Großstädte haben deutliche Angebotsverschlechterungen erfahren (Wettbewerber-Report Eisenbahn 2010/2011, herausgegeben vom Netzwerk Privatbahnen und Mofair).
- Diese Zahlen zeigen, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) ihr Fernverkehrsangebot zunehmend auf die großen Hauptstrecken konzentriert, die im ICE-Verkehr bedient werden, während die Anbindung der Regionen abseits dieser Hauptstrecken vernachlässigt wird. Das bedeutet für die Menschen in diesen Regionen, dass sie nur mit Umsteigen und zusätzlichen Wartezeiten – verbunden mit dem Risiko, den Anschlusszug zu verpassen – auf den Strecken fahren können, wo es vor einigen Jahren noch Direktverbindungen gab. Für all diese Menschen ist die Bahn damit sehr viel unattraktiver geworden.
- Die abnehmende Attraktivität des Bahnverkehrs zeigt sich auch in der Zahl der Reisenden: Ende der 1990er-Jahre waren pro Jahr noch über 150 Millionen Reisende im Fernverkehr der Bahn unterwegs (1997: 152 Millionen), bis 2004 ging diese Zahl auf 115 Millionen zurück, um inzwischen immerhin wieder die 130-Millionen-Marke zu überschreiten.

Auch die Qualität des SPFV ist rückläufig:

- Die beschriebene Angebotsveränderung im SPFV, insbesondere der Wegfall des InterRegio-Netzes, hat zu einer Verkehrsverlagerung auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geführt, der aus den vom Bund den Ländern gewährten Regionalisierungsmitteln finanziert wird. Es findet somit eine Verlagerung vom eigenwirtschaftlichen SPFV zum gemeinwirtschaftlichen SPNV statt. Dies führt dazu, dass Reisende über viele Stunden in Nahverkehrszügen fahren müssen, die für diese Reisen nicht ausgelegt sind – unter anderem ist kein ausreichender Platz vorhanden, Gepäckablagen sind völlig unzureichend dimensioniert und es gibt keine Möglichkeit, Plätze zu reservieren.
- Die DB AG hat im Bestreben, die Auslastung ihrer SPFV-Züge zu erhöhen, das Platzangebot erheblich reduziert: Gab es 2001 laut den DB-eigenen Zahlen noch insgesamt 298.867 Sitzplätze in den Zügen von DB-Fernverkehr, waren es 2013 nur noch 204.524 – also ein Rückgang um fast ein Drittel („Daten und Fakten“, herausgegeben von der DB AG). Dies führt dazu, dass viele Züge in nachfragestarken Zeiten inzwischen deutlich überlastet sind, was zu Lasten des Reisekomforts geht. In Extremfällen können Fahrgäste sogar nicht mehr mitgenommen werden.
- Das Netz der Nacht- und Autoreisezüge, die insbesondere für weite Verbindungen in die europäischen Nachbarländer wichtig sind und oft die einzige Alternative zum Luftverkehr darstellen, wurde in den letzten Jahren zunehmend gekürzt. Inzwischen ist nur noch ein kleines Rumpfnetz übrig; viele wichtige Städte in den Nachbarländern (u. a. Paris und Kopenhagen) werden nicht mehr angefahren. Es ist zu befürchten, dass die DB AG in den nächsten Jahren aus diesen Verkehren komplett aussteigt.
- Trotz anderslautender Bekundungen hat es die DB AG noch immer nicht geschafft, das Problem der Verspätungen und Zugausfälle in den Griff zu bekommen. So ist unabhängigen Untersuchungen zufolge fast ein Drittel der Fernzüge deutlich verspätet, in vielen Fällen können Anschlusszüge nicht mehr erreicht werden (Stiftung Warentest 5/2011).
- Auch die Qualität der Züge selbst lässt zu wünschen übrig: So kommt es immer wieder zu wartungsbedingten Zugstillständen und -ausfällen und regelmäßig fallen Türen, ganze Wagen und Bordbistros aus. Insbesondere das Zugmaterial der InterCitys ist aufgrund der jahrelang aufgeschobenen Neubestellung inzwischen stark überaltert.
- Die Fahrpreise sind hingegen beständig angestiegen: Zwischen 1993 und 2013 ist der Schienenverkehr für die Nutzenden um 78,6 Prozent teurer geworden, während die allgemeine Teuerungsrate mit 37,1 Prozent nicht einmal halb so hoch war (Verkehr in Zahlen, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur). Hinzu kommen noch deutlich stärkere Preisanstiege bei Zusatzleistungen wie BahnCards und Reservierungen.

Ein grundlegendes Problem des Schienenfernverkehrs in Deutschland ist die mit der Bahnreform eingeführte strikte Trennung zwischen eigenwirtschaftlichem SPFV und gemeinwirtschaftlichem SPNV. In diesem System hatten die InterRegio-Verbindungen, die explizit die dazwischen liegenden Verkehrsbedürfnisse bedienen, keinen Platz. Es wird daher dringend ein Gesetz zur Sicherstellung des Schienenpersonenfernverkehrs benötigt, das endlich die Vorgabe des Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz ausfüllt. Damit sollten insbesondere abseits der Hauptstrecken des SPFV wieder attraktive Fernverkehrsangebote auf der Schiene etabliert werden, indem hierfür Zuschüsse gewährt werden, wo dies notwendig ist.

Diese Auffassung hat auch mehrheitlich der Bundesrat vertreten, der zuletzt am 23. Mai 2008 einen Gesetzentwurf zur Sicherstellung des Schienenpersonenfernverkehrs beschloss (Bundestagsdrucksache 16/9903). Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages führte am 1. Juli 2009 eine öffentliche Anhörung zu dem Thema durch, in der festgestellt wurde, dass die Wiederanbindung aller Oberzentren zu Kosten von etwa 100 Millionen Euro im Jahr möglich wäre.

In Anbetracht der sich damals bereits abzeichnenden Einschränkungen des SPFV brachte die CDU/CSU-Fraktion überdies bereits im Jahr 2001 einen gleichlautenden Antrag auf Bundestagsdrucksache 14/5451 in den Bundestag ein. In dem hier vorliegenden Antrag wurde lediglich ein Satz im Feststellungsteil aktualisiert sowie diese Begründung hinzugefügt. Dem Antrag der CDU/CSU-Fraktion aus der 14. Legislaturperiode stimmte damals jedoch neben der CDU/CSU-Fraktion nur die damalige PDS-Fraktion zu (siehe Plenarprotokoll 14/195).

