

## Hintergründe zur Frage: Warum ist der Fahrplan für viele Fahrgäste so viel schlechter geworden?

Mit der Bahnreform von 1994 wurde der Bahnverkehr in Deutschland grundlegend neu organisiert: Der Schienenpersonen-Fern- und Nahverkehr wurden voneinander getrennt. Obwohl das Bahnsystem – und darüberhinaus der gesamte öffentliche Verkehr (ÖV) – volkswirtschaftlich und im Sinne der Fahrgäste als ein integriertes Gesamtsystem betrieben werden muss, verläuft die Entwicklung von Fern- und Nahverkehr in der BRD seitdem unkoordiniert und unabhängig voneinander. Die Planungen für den Fernverkehr erfolgen ohne Abstimmung mit den Nahverkehrsnetzen - mit fatalen Folgen für die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems.

Mit der Bahnreform von 1994 wurde der Bahnverkehr in Deutschland auch vor dem Hintergrund europäischer Wettbewerbspolitik grundlegend neu organisiert. Der Schienenpersonen-Fernverkehr soll seitdem grundsätzlich eigenwirtschaftlich und ohne lenkende Eingriffe der öffentlichen Hand im Wettbewerb verschiedener Eisenbahnunternehmen erbracht werden. Der Wettbewerb um die Kunden soll theoretisch unmittelbar zwischen einzelnen Zügen verschiedener Unternehmen stattfinden. Tatsächlich besteht jedoch nach wie vor ein Monopol der Deutschen Bahn, da Parallelangebote zu DB-Angeboten nicht rentabel sind. Mehrere private Fernzüge wurden bereits wieder eingestellt. Zwar sollen laut einer im Zuge der Bahnreform eingefügten Grundgesetzpassage die Verkehrsbedürfnisse im Sinne der Daseinsvorsorge auch im Fernverkehr gewährleistet werden. Ein Bundesgesetz, das das Nähere regeln soll, lässt jedoch seit 16 !!! Jahren auf sich warten.

Die Deutsche Bahn optimiert unterdessen folgerichtig als privates Unternehmen ihr Angebot betriebswirtschaftlich und hat das Fernverkehrsangebot seit 1994 räumlich und zeitlich massiv ausgedünnt und befindet sich – wie der gesamte DB-Konzern – auf dem neoliberalen Kurs maximaler Rendite. Ein Hauptgrund hierfür ist der (bisher) vom Konzern selbst und der Bundespolitik geplante und forcierte Börsengang. Die Deutsche Bahn handelt insofern als Privatunternehmen richtig, wenn sie den Rückzug vom flächendeckenden Fernverkehr und eine isolierte Betrachtung ihres eigenwirtschaftlichen Zugangebots betreibt - der Fehler liegt im nach wie vor ausstehenden Bundesgesetz, also bei der Bundespolitik.

Der Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) wird seit der Bahnreform von den Ländern organisiert und bei Eisenbahnunternehmen nach Ausschreibung bestellt und durch Regionalisierungsmittel des Bundes an die Länder finanziell aus Steuermitteln unterstützt. Hier herrscht also Wettbewerb lediglich um einen Markt – die Folge ist dann ein räumlich und zeitlich begrenztes Monopol.

Obwohl das Bahnsystem – und darüberhinaus der gesamte öffentliche Verkehr – als ein Gesamtsystem betrachtet werden muss, läuft es hierzulande mit zwei völlig verschiedenen Organisations- und Finanzierungsmechanismen bzw. -logiken im Fern- und Nahverkehr in verschiedene Richtungen auseinander und ist sowohl vom Fahrplan, als auch vom Tarif her kein integriertes System. Die ausgeführten Unterschiede hinsichtlich Finanzierung und eingesetzten Wettbewerbsmechanismen führen vielmehr zum Zerfall des Gesamtsystems.

Der Schienenpersonen-Fernverkehr wird von der DB Fernverkehr als ein bundesweites Netz zwischen den großen Siedlungsschwerpunkten mit eigenem Tarifsystem optimiert; dabei werden z.T. durchaus Elemente des integralen Taktfahrplans eingesetzt. Der Schienenpersonen-Nahverkehr dagegen wird von den Ländern bzw. den von ihnen beauftragten Aufgabenträgern für das jeweilige Zuständigkeitsgebiet optimiert, gelegentlich sogar im Sinne einer offensiven Angebotsstrategie nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans und der Tarifintegration. Leider gibt es keinerlei bundesweite Mechanismen, die die verschiedenen Konzepte im Sinne eines bundesweit abgestimmten Gesamtsystems integrieren.

Die Infrastruktur – das Schienennetz und die Bahnhöfe – werden im Besitz des integrierten DB Konzerns betrieben. Die Kosten sollen über sog. Trassenpreise für die Züge gedeckt werden, derzeit nach dem Vollkostenprinzip. Auch die Finanzierung der Infrastruktur



geschieht zu den Preisen eines Monopolisten, der sich zwar in öffentlichem Eigentum befindet, aber wie ein rein privates Unternehmen handelt. Entsprechend wird die Infrastruktur nach kurzfristigen betriebswirtschaftlichen Kriterien zurückgebaut und damit die Kapazität trotz des geforderten Wachstums im Schienenverkehr für die Zukunft drastisch eingeschränkt. Für die Nutzung müssen alle Betreiber Wegekosten an eine DB-Tochter zahlen. Die Höhe der Wegekosten ist u.a. von der Höchstgeschwindigkeit abhängig. Leider existieren kaum Anreize für die DB-Tochter, ihr Netz in einem guten Zustand zu halten oder gar auszubauen. Auf besonders personalintensiven Abschnitten, in denen ca. 100 Jahre alte Technik Verwendung findet, darf sie sogar Zuschläge verlangen. Investitionen würden an dieser Stelle demnach ihre Einnahmen sogar verringern. Zudem bestehen innerhalb des Konzerns Eigeninteressen der Fernverkehrs-Tochter. Daher liegen dort die Kosten pro Kilometer deutlich unterhalb der Vollkosten. Faktisch findet damit eine Quersubventionierung vom Nah- zum Hochgeschwindigkeitsfernverkehr statt. Der Aus- und Neubau bei der Schiene begrenzt sich politisch motiviert fast ausschließlich auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Eine sinnvoll abgestimmte Entwicklung von Infrastruktur, Rollmaterial und Fahrplan, die für die Entwicklung eines integralen Taktfahrplans und damit die Optimierung des Gesamtsystems entscheidend ist, steht hinten oder wird sogar verhindert.

Diese Übersicht zeigt, dass die Bahnreform viele Probleme aufgeworfen hat, die vorher besser gelöst waren. Dazu zählen die Fahrplan- und Tarifprobleme – im konkreten Fall auf der Main-Weser-Bahn (MWB) durch die oben beschriebene Trennung und unterschiedliche Organisationsweise von Schienenpersonen-Fern- und -Nahverkehr. Wird eine einzelne Fernverkehrslinie – wie hier die IC-Linie 26 Karlsruhe–Stralsund - in ihrer zeitlichen Lage verändert, so bringt dies das gesamte Fahrplankonzept durcheinander. Der Schienenpersonen-Nahverkehr des Rhein-Main-Verkehrsverbundes muss mit erheblichem Aufwand entsprechend angepasst werden.

Hier ist grundsätzlich zu fragen, ob eine aus offensichtlich rein betriebswirtschaftlichen Zwängen verlegte Fernverkehrslinie dazu führen darf, das gesamte SP-Nahverkehrsangebot in einer größeren Region auf den Kopf zu stellen und damit massiv in die Zeitsouveränität tausender Fahrgäste einzugreifen. Bei zudem gleichbleibend hohem Fahrpreis für den Nahverkehr wird der betriebswirtschaftliche Nutzen für den Fernverkehr von den Fahrgästen des Nahverkehrs überaus teuer bezahlt.

Felix Rensch  
Verkehrsreferat des ASTA der Philipps-Universität Marburg

#### **Kontakt:**

Main-Weser-Bahn im Takt  
c/o Dr. Franz Grolig  
Hauptstraße 39  
61200 Wölfersheim

Tel: 06036 9391

Email: [mwb-im-takt\(at\)lrbu.de](mailto:mwb-im-takt(at)lrbu.de)  
Web: [www.probahn-bus.org/mwb-im-takt](http://www.probahn-bus.org/mwb-im-takt)