



Beschluss der MU-Landesversammlung – Bayerischer Mittelstandstag vom 15. Oktober 2016 in Erlangen

Fernverkehrssicherungsgesetz einführen

Die CSU Landesgruppe im Deutschen Bundestag sowie die Bayerische Staatsregierung werden aufgefordert, sich für die Realisierung eines Fernverkehrssicherungsgesetzes noch im Laufe der 18. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages einzusetzen.

Begründung:

Im Rahmen der Bahnreform von 1994 wurde zum 1. Januar 1996 die staatliche Verantwortung für den Schienenpersonenverkehr der Eisenbahnen des Bundes in die Segmente Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) aufgeteilt. Für die Bestellung der SPNV-Leistungen sind seither die Länder zuständig, während für den SPFV der Bund weiter in der Verantwortung geblieben ist. Nach seiner Auffassung sollten der Ausbau der Infrastruktur und eine Liberalisierung des Netzzuganges für eine Belebung des Angebotes im SPFV sorgen und es den SPFV-Unternehmen ermöglichen, ihre Leistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen.

Während sich im SPNV mit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch die Länder eine sehr positive Entwicklung einstellte, ist die Entwicklung im Fernverkehrssegment nicht wie erwartet verlaufen.

Die Hoffnungen, dass sich durch einen freien Marktzugang und durch hohe Investitionen in die Infrastruktur ein für die Fahrgäste attraktiveres

Fernverkehrsangebot etablieren würde, blieben weitestgehend unerfüllt. Der Marktanteil von Unternehmen außerhalb des DB-Konzerns an der Verkehrsleistung im SPFV stagniert seit Jahren bei unter 1 %. Er bleibt damit weit hinter den Marktanteilen der Wettbewerber im Schienengüterverkehr (33 %) und SPNV (19 %) zurück. In jüngster Zeit haben sich sogar Mitbewerber aus dem Schienenpersonenfernverkehrsmarkt zurückgezogen, beispielsweise der Veolia-Konzern mit der Streichung seines Fernverkehrszuges InterConnex im Dezember 2014 auf der Strecke Leipzig – Berlin – Rostock - Warnemünde.

Auf vielen Strecken haben kostenintensive Infrastrukturverbesserungen nicht zur erhofften Verbesserung des Fernverkehrsangebots geführt, beispielsweise bei der Anbindung von Wiesbaden oder zwischen Berlin und Rostock sowie Nordwestoberfrankens und Coburgs.

Eine positive Entwicklung im Fernverkehr gab es in den letzten Jahren lediglich im ICE-Kernnetz. Durch die Eröffnung neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken wie Köln – Frankfurt, Hamburg – Berlin oder Nürnberg – Ingolstadt konnten dort die Reisezeiten reduziert und die Fahrgastnachfrage gesteigert werden. Auf diesen wenigen Strecken gab es auch Angebotsausweitungen.

Insgesamt fand jedoch seit 1996 ein kontinuierlicher Abbau des Fernverkehrsangebotes in Deutschland statt:

- Die Länge des im Fernverkehr bedienten Streckennetzes reduzierte sich insgesamt um rund 3.700 km: Auf rund 4.200 km wurde der SPFV eingestellt, auf rund 500 km neu aufgenommen.
- Die Zahl der im Fernverkehr bedienten Bahnhöfe reduzierte sich um rund 220: Rund 240 Bahnhöfe haben ihren SPFV-Anschluss verloren, an rund 20 Bahnhöfen wurde dieser neu aufgenommen.
- Städte mit insgesamt gut 5,5 Mio. Einwohnern haben ihre Fernverkehrsankunft verloren. Darunter befinden sich acht Großstädte mit über 100.000 Einwohnern und 21 Oberzentren.
- In weiteren 122 Städten hat sich die Zahl der haltenden Fernverkehrszüge mehr als halbiert.

- An neun Grenzübergängen zu den Nachbarländern wurde die Fernverkehrsbedienung eingestellt.
- Die Zahl der Verbindungen im Nacht- und Autoreisezugverkehr hat sich mehr als halbiert. Der Autoreisezugverkehr soll bis Ende 2017 vollständig aufgegeben werden, ebenso möchte sich die DB vom Nachtreisezug zurückziehen.

Auch im Freistaat Bayern entwickelte sich das Fernverkehrsangebot analog zum übrigen Bundesgebiet. Außer der DB Fernverkehr AG und ihren Kooperationspartnern (z.B. ÖBB, SNCF) gibt es im Freistaat keine SPNV-Anbieter. Während es, bedingt durch die Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt, auf den ICE-Achsen München – Frankfurt und München – Berlin zu Verkehrsausweitungen kam, gab es abseits davon im Vergleich zu 1996 massive Angebotseinschränkungen.

Insgesamt wurde der Fernverkehr in Bayern auf Strecken mit einer Gesamtlänge von knapp 1.000 km eingestellt, 45 bayerische Städte, neben den genannten Oberzentren z.B. Eisenbahnknoten wie Marktredwitz, Schwandorf, Cham oder Kaufering haben ihren Fernverkehrsanschluss verloren. Demgegenüber wurde lediglich auf der Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg sowie in den Gemeinden Tutzing und Oberau der Fernverkehr neu aufgenommen.

Gegen diese Entwicklungen gibt es vor Ort umfangreiche Proteste. Diese führten in vielen Fällen dazu, dass der Freistaat Bayern entfallene Fernverkehrsverbindungen durch eine Bestellung von Nahverkehrszügen ersetzt hat, beispielsweise auf den Achsen München – Oberstdorf, München – Prag oder Nürnberg – Hof. Die hierfür eingesetzten Regionalisierungsmittel fehlen an anderer Stelle für die Bestellung originärer SPNV-Verbindungen.

Auch in vielen bayerischen Regionen, in denen noch Fernverkehrszüge fahren, herrscht große Unzufriedenheit mit dem Angebotsumfang.

Es kann nicht sein, dass die Deutsche Bahn AG als Staat im Staate auftritt und sich durch Rosinenpickerei der ihr obliegenden Verantwortung für die Aufrechterhaltung und Bedienung eines bundesweiten Fernverkehrsschienennetzes entzieht. Um hier die vor 20 Jahren gewünschten Erfolge bei der Verbesserung der Schienenanbindung zu erzielen und sich nicht einer weiteren Reduzierung des Angebotes gegenüber zu

sehen, ist eine gesetzliche Regelung notwendig. Das seitens der DB AG am 18. März 2015 vorgestellte eigene Konzept zur Zukunft ihres Schienenpersonenfernverkehrsangebots ist nicht ausreichend und kann die strukturellen Probleme im Fernverkehr nicht beseitigen. Vielmehr wirkt sich das Konzept verstärkt zu Lasten der Länder aus. Die Verkehrsinfrastruktur als Lebensader für die Wirtschaft darf nicht von einem monopolgleichen Anspruch der Deutschen Bahn AG Beschädigt werden.

Ziele eines Fernverkehrssicherungsgesetzes sollen

- Der Bund muss alle drei Jahre einen mit dem Bundesrat abgestimmten Schienenfernverkehrsplan (SPFV-Plan) vorlegen.
- Der SPFV-Plan stellt mindestens die verpflichtend durch Züge des Fernverkehrs anzubindenden Orte, die Verknüpfungspunkte, die zu befahrenden Linien, die Taktfolge und die tägliche Bedienungszeit auf den einzelnen Linien dar.
- Es sind alle Oberzentren anzubinden. Wichtige Ziele in touristischen Regionen und im benachbarten Ausland sollen ebenfalls angebunden sein. Auf geeigneten Strecken sollen auch Verbindungen im Nachtreiseverkehr angeboten werden.

Der Bund gewährleistet, dass die im SPFV-Plan enthaltenen Angebote auch realisiert werden.