

IC-Tarif

ICE-Tarif

RE-Tarif

Mitte-Deutschland-Verbindung:**Länder subventionieren Tarifchaos****Sinnvolle Initiative mit fragwürdigen Ergebnissen**

Von Rainer Engel

➤ Erstmals engagieren sich Bundesländer für den Fernverkehr: Die Länder Nordrhein-Westfalen, Hessen und Thüringen sichern für vier Jahre mit Zuschüssen den Erhalt schneller Züge auf der Mitte-Deutschland-Achse zwischen Düsseldorf und Weimar. Der Zuschuss ist vergleichsweise gering, der Gegenwert erscheint den Politikern hoch. Doch Pendler zahlen mit saftigen Monatszuschlägen die Zeche, normale Fahrgäste zahlen drauf und erhalten dafür ein bisher

unbekanntes Tarifchaos. Die Wettbewerber haben das Nachsehen. Die Aufgabenträger des Nahverkehrs werden an die Seite geschoben. Wieder einmal hat das Monopol der DB aus dem Eigentum am Netz und dem Besitz am altbrauchbaren Fernverkehrs-Wagenpark aus Staatsbahnzeiten ein besseres und preiswerteres Angebot verhindert. Die Landesminister hoffen auf mehr Fahrgäste. Laufen sie damit in die Falle und sind in vier Jahren genauso schlau wie heute?

■ Die Mitte-Deutschland-Verbindung

Schon vor der Wende, als sich die Eröffnung des ICE-Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe ankündigte, wurde die zunehmende Bedeutung der Verbindung von Dortmund nach Kassel erkannt. Auf den Reißbrettern der Deutschen Bundesbahn erschien eine Intercity-Verbindung und es wurden Ausbaupläne erarbeitet. Als dann die Grenze bei Obersuhl und Gerstungen fiel, wurden die Pläne forciert und im Fahrplanjahr 1993/1994 wurde der Abschnitt Soest – Paderborn gesperrt, um die Strecke zügig für 200 km/h auszubauen.

Danach ließ das politische Interesse rasch nach. Die Politiker ließen den Interregio fahren und kümmerten sich nicht darum. Dass der blaue Zug von Aachen bis Chemnitz verkehrte, ging sie nichts an, auch nicht, dass er östlich von Weimar umgeleitet wurde, weil immer wieder gebaut wurde. Der Zug wurde immer langsamer, immer leerer und schließlich stellte die DB AG den Betrieb in den Abschnitten Chemnitz – Weimar und Duisburg – Aachen ein. Bald darauf wurde auch bekannt, dass der Rest „Not leidend“ sei und im Zuge der Abschaffung des Interregio eingestellt werden solle. Im Jahr 2001 wurden die Regierenden endlich wach und ließen bei der Beraterfirma SMA und Partner, Zürich, ein Konzept erarbeiten. Am 23. November 2002 unterzeichneten die Verkehrsminister Axel Horstmann, NRW (SPD), Franz Schuster, Thüringen (CDU), Dieter Posch, Hessen (FDP), und DB-Vorstand Personenverkehr, Dr. Christoph Franz, einen Vertrag über den Erhalt des Fernverkehrs.

■ Subvention des Fernverkehrs

„Mobilität ist die zentrale Voraussetzung für die Weiterentwicklung von Wirtschaftsregionen in der mittlerweile europaweiten Konkurrenz der Investitionsstandorte. Die Mitte-Deutschland-Verbindung ist unverzichtbar für die weitere Entwicklung der Wirtschaftsregionen, die auf ihrer Achse lie-



*Der Interregio geht, der ICE kommt:
Fahrplanwechsel auf der Mitte-Deutschland-Verbindung.*



In aller Eile werden Bahnsteige für den ICE umgebaut, der dreimal täglich vorbeikommt. Altenbeken im November 2002.

gen“, sagte Posch bei der Unterschrift unter die Vereinbarung. Schuster äußerte, die drohende Angebotsstreichung auf dieser wichtigen Ost-West-Achse sei „nicht akzeptabel“ gewesen.

Horstmann erklärte: „Anstelle einer Einstellung des Interregio und Ersatz im Nahverkehr hat sich die Landesregierung bewusst für eine deutliche Aufwertung zum IC und ICE entschieden. Und das ist uns auch etwas wert.“ Schuster widersprach der Kritik, dass die Länder die eigentlich nur für den Regionalverkehr zuständig sind, nun den Fernverkehr finanzieren, der in der Zuständigkeit des Bundes liegt: „Wir öffnen die Tür nicht generell, sondern nur einen Spalt. Für den Fernverkehr bleiben weiter Bund und Bahn zuständig.“ Hessens Verkehrsminister Posch sprach davon, dass der Zuschuss „die absolute Schmerzgrenze“ sei. Vergessen ist offenbar schon, dass die Bundesregierung erst im letzten Jahr den Ländern jährlich 50 Mio. Euro Regionalisierungsmittel zusätzlich nur für die entfallenden Interregios zugestanden hatte.

Tatsächlich ist es fraglich, ob die Mitte-Deutschland-Verbindung Fernverkehr ist. Nach der Definition von DB-Chef Mehdorn ist sie es keinesfalls, denn die wenigsten Fahrgäste fahren von Düsseldorf nach Erfurt. Vielmehr wird die Linie bevorzugt von Fahrgästen genutzt, die laut Mehdorn den IC als Straßenbahn missbrauchen: vom Ruhrgebiet nach Ostwestfalen, von Ostwestfalen nach Süddeutschland, von Norddeutschland nach Thüringen. Die Verbindungen von Hannover oder Kassel nach Halle und von Göttingen nach Erfurt, Gera und Zwickau haben keinen anderen Charakter – nur sind die Züge rot und nicht so bequem.

■ Aufgabenträger, wegtreten?

Wie die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs auf diese Subvention reagieren, ist nicht belegt. Immerhin sind in Nordrhein-Westfalen drei Verkehrsverbände, in Hessen der Nordhessische Verkehrsverbund und in Thüringen die Nahverkehrsservicegesellschaft betroffen. Was sie gesagt haben oder haben könnten, kann man sich vorstellen: Wer sagt schon „nein“, wenn das Land die Geldbörse aufmacht und zahlt? Aber hinter vorgehaltener Hand ist zu

hören, dass sie sich übergangen fühlen. In Nordrhein-Westfalen gibt es derzeit ein Tauziehen zwischen Landesregierung und Verkehrsverbänden um die Macht.

Der Vertrag zwischen Ländern und DB AG über die Köpfe der Aufgabenträger hinweg ist ein für die Regionalisierung gefährlicher Weg. Wer von „Vernetzung“ und „Tarifintegration“ spricht, sollte die Aufgabenträger an einen Tisch setzen – mit ihrer Erfahrung in Sachen Ausschreibung würden sie wohl besser als die Minister ein integriertes und zukunftsfähiges Konzept zustande bringen. Das jetzt angerichtete Tarifchaos, mit dem die Fahrgäste vor die Tür gesetzt oder abkassiert werden, hätten die fünf Verkehrsverbände wohl nicht akzeptiert.

■ Vernetzung – nur schöne Sprüche?

„Vielmehr müssen wir die schnellen Fernverbindungen mit dem Nahverkehr vernetzen. Das ist die nächste Aufgabe, die wir uns gemeinsam vorgenommen haben. Die Vertaktung mit dem Regionalverkehr ist auch eine wesentliche Voraussetzung für unsere Bereitschaft zu einer Anschubfinanzierung. Wenn wir nicht Druck gemacht hätten, auch durch die konzeptionelle Vorarbeit, wäre die Mitte-Deutschland-Verbindung demnächst eine Paradenstrecke für Nostalgiezüge von Eisenbahnvereinen geworden“, sagte Posch.

Hat Posch die Vorstellung, ein „Interconnex“ oder ein „Flex“ seien Nostalgiezüge? Auch sonst scheint er nicht sehr gut informiert zu sein.

Denn der derzeitige Fahrplan ist bereits vertaktet und vernetzt: Altenbeken, Warburg und Eisenach bieten hervorragende Anschlüsse in die Region. Bei einer Verkürzung der Fahrzeiten besteht sogar die Gefahr, dass diese wichtigen Umsteigeknoten mit Rundum-Anschluss verloren gehen. Dass die Fahrgäste über Weimar hinaus nicht weiterkamen, lag am miserablen Zustand der Strecke – das ändert sich jetzt: Thüringen richtet zusätzlich eine abgestimmte schnelle Regionalexpress-Linie zwischen Weimar, Jena und Gera ein, „weil es hier noch an der für den InterCity-Verkehr notwendigen Elektrifizierung fehlt.“

Nordrhein-Westfalen bietet von Düsseldorf tatsächlich auch neu eine schnelle Regionalexpress-Linie, die die durchgehenden Fernzüge zum Stundentakt ergänzt. Doch in den Zügen gelten drei verschiedene Tarife: einer für den RE, einer



Interregio nach Gera? Es war einmal – bis 1999. Jetzt machen die Länder Dampf. Doch genügt Dampf, der in vier Jahren verpufft ist?

für den IC und noch ein anderer für den ICE. Ein vierter Tarif gilt von Eisenach bis Weimar – der sonst unbekannte Tarif für den D-Zug. Dieses Tarifchaos ist seit dem 15.12.2002 einmalig in ganz Deutschland – die Minister haben es erst möglich gemacht. Hat Posch gewusst, dass ein Takt nur dann für den Fahrgast sinnvoll ist, wenn der Tarif für alle Züge gleich ist und sie flexibel genutzt werden können?

■ Viel Geld für das Tarifchaos

Für vier Jahre wird der neue Verkehr bezuschusst: mit insgesamt 13,6 Millionen Euro. Davon tragen NRW 50 %, Hessen und Thüringen je 25 %. Der Zuschuss ist degressiv gestaltet: 2003 4,0 Mio. Euro, 2004 3,6 Mio. Euro, 2005 3,2 Mio. Euro und im Jahr 2006 2,8 Euro. Das ist ein Zuschuss von durchschnittlich 2,50 Euro pro Zugkilometer. Die DB AG leistet etwa 2,73 Millionen Zugkilometer pro Jahr (Nordrhein-Westfalen 1,47 Mio., Hessen und Thüringen je 0,63 Mio.): Fünfmal täglich fährt ein Intercity und dreimal ein ICE mit praktisch demselben Fahrplankontakt. Dass in Ostwestfalen-Lippe zwei Früh- und Spätverbindungen gestrichen wurden, ist dem Verkehrsminister in Düsseldorf entgangen: Wer nach 15 Uhr von München noch nach Hause will, ist selbst schuld. Den Flughafen Paderborn-Lippstadt wird es freuen.

Für den gleichen Preis konnte das Land Schleswig-Holstein den neuen „Flex“, den Interregio-Nachfolger von Hamburg nach Flensburg einkaufen, der am 15. Dezember startet. Wo ist der Unterschied?

■ Saftige Aufschläge für Pendler

Während der „Flex“ zum Schleswig-Holstein-Tarif fährt, berechnet die DB AG für ihre bezuschussten Züge den vollen Fernverkehrstarif. Die Verbundkunden, die bisher den Interregio von Düsseldorf bis Bebra zum Verbundtarif benutzen konnten, werden abkassiert. Dieser Zustand wird von der DB und den Verkehrsministern systematisch verschleiert.

„Die Vereinbarung sieht eine tarifliche Integration von Nah- und Fernverkehr vor“, heißt es in den offiziellen Pressemitteilungen. Tatsächlich gibt es sie nur für Zeitkarteninhaber und nur zwischen Eisenach und Weimar und nur in den fünf Intercity-Zugpaaren – sie werden im Fahrplan als „D-Zug“ geführt und dürfen mit Zeitkarten des Nahverkehrs benutzt werden. Wenn jedoch viele Pendler unterwegs sind, fährt der ICE (Weimar ab 6.19 und 18.19 Uhr, Eisenach ab 16.52 Uhr).

Im Nordhessischen Verkehrsverbund gibt es kombinierte Zeitkarten für Nah- und Fernverkehr, doch sind diese bedeutungslos: Von Bebra nach Kassel fährt immer gleich ein Regionalzug hinterher und der nächste Halt Warburg gehört zwar zum Nordhessen-Verbund, er liegt jedoch schon in Westfalen.

In NRW können Nahverkehrskunden mit Zeitkarten den IC ebenfalls nur mit einem teuren Wochen- oder Monatsaufschlag nutzen. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) wird dieser beispielsweise im Abonnement 43,45 Euro monatlich kosten. Diesen Preis hat der VRR nur nach zähen Verhandlungen erreicht – ursprünglich wollte die DB dafür 77,10 Euro haben.

Der Kauf von Dauerzuschlägen ist – abgesehen vom VRR – auf der Mitte-Deutschland-Verbindung nicht sehr sinnvoll, denn sie berechtigen zur Benutzung von ganzen fünf Zugpaaren. Es ist purer Zufall, dass ein Pendler, der auf der Hin-



Dafür braucht man ein Gutachten? „Just in time“ fährt der Interregio auf der Mitte-Deutschland-Verbindung schon lange: Integraler Taktknoten Altenbeken.

fahrt auf einen IC stößt, auf der Rückfahrt wieder einen antrifft. Einzelzuschläge gibt es aber nicht mehr – und so sind die Pendler gekniffen. In den drei ICE-Zugpaaren gelten Verbund-Zeitkarten überhaupt nicht – auch nicht gegen Zuschlag.

■ Tarifchaos für Einzelkunden

Die Fahrgäste waren bisher gewohnt, einen Fahrschein für alle Züge zu kaufen. Damit ist es jetzt vorbei. Wer von Paderborn nach Kassel, Dortmund oder Düsseldorf will, wird jetzt gefragt, in welchem Zug er denn fahren will – und erhält für die Züge im identischen Takt drei verschiedene Fahrscheinsorten zur Auswahl. Bisher gab es nur eine Sorte Fahrschein. Verbundfahrschein gelten nun auf keinem Abschnitt mehr. Bisher konnte man in der Paderborner Innenstadt beim Busfahrer einen Fahrschein nach Warburg kaufen und in den Interregio steigen – auch damit ist es vorbei. Großsprecherisch bietet die Landesregierung an, dass man den Fahrschein „NRW-plus“ mit 1,50 Euro Aufschlag kaufen kann, der am Start und am Ziel den Nahverkehr einschließt. Doch das ist kein Ersatz, denn den Fahrschein gibt es nicht beim Busfahrer. Außerdem gibt es – wie bei den normalen Fahrscheinen – drei verschiedene Sorten „NRW-plus“: jeweils für Regionalexpress, IC und ICE.

Warum haben die Verkehrsminister sich dieses Tarifchaos verkaufen lassen?

■ Dem Monopol auf den Leim gegangen

„Bei der Durchsetzung der Länderinteressen hat auch der beginnende europäische Wettbewerb auf der Schiene eine Rolle ge-

D A S T A R I F C H A O S : Preiserhöhungen bis zu 200 %

Einfache Fahrt 2. Klasse	Preise ohne Bahncard				Preiserhöhung	
	bis 14.12.2002 alle Züge 4)	RE	IC	ICE	ohne BC	mit BC alt / neu 5)
Düsseldorf Innenstadt – Paderborn Rathaus 2)	27,90 €	26,30 €	31,30 €	34,90 €	+ 25%	+ 80%
Düsseldorf Hbf – Paderborn Hbf	26,40 €	24,80 €	29,80 €	33,40 €	+ 27%	+ 90%
Düsseldorf Hbf – Kassel-Wilhelmshöhe	36,40 €	31,60 €	37,60 €	45,20 €	+ 24%	+ 87%
Hagen (Westf.) Hbf – Kassel-Wilhelmshöhe	28,80 €	26,40 €	31,80 €	32,40 €	+ 12%	+ 69%
Düsseldorf Hbf – Weimar	66,60 €	1)	58,20 €	63,80 €	- 4%	+ 44%
Paderborn Rathaus – Warburg Innenstadt 3)	7,50 €	7,60 €	13,70 €	15,70 €	+ 110%	+ 204%

1) kein adäquates Angebot 2) NRW-plus 3) Verbundtarif NPH bzw. NRW-plus 4) zwischen Hamm und Eisenach verkehrten bis 14.12.2002 keine IC- und ICE-Züge 5) Bahncard alt: 50 % Ermäßigung, fallweise Anerkennung im Verbund; Bahncard neu: 25 % Ermäßigung, keine Anerkennung im Verbund

spielt. Wir haben mit der Deutschen Bahn AG verhandelt, aber auch mit der Connex Regiobahn GmbH, der Niederländischen Eisenbahn und der Dänischen Staatsbahn. Das hat den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG Schub verliehen“, sagte Verkehrsminister Posch. Was war wirklich geschehen?

Verhandelt wurde tatsächlich. Aber die Verhandlungen scheiterten am Monopolisten Deutsche Bahn AG. Denn Reisezugwagen für den Fernverkehr mit deutscher Zulassung sind knapp. Damit die Wettbewerber sie nicht bekommen, verschrottet die DB die Fahrzeuge oder sie verkauft sie unter Auflagen ins Ausland. Die niederländischen Eisenbahnen, mit denen die Verkehrsminister verhandelt hatten, hatten wegen chronischen Fahrzeugmangels von der DB Intercity-Reisezugwagen gekauft. Connex hatte von Anfang an deutlich gemacht, dass der ehemalige Staatskonzern die mit Steuergeldern finanzierten Wagen abgeben müsse, um den Wettbewerb zu ermöglichen. Dass für den „Flex“ Wagen verfügbar sind, ist großen Zufällen zu verdanken. Der Nachbau der ICE-Triebwagen für Neigetechnik wäre für Wettbewerber wirtschaftlich nicht interessant. Talgo-Züge mit passiver Neigetechnik sind zwar eine interessante Alternative, aber auch sie sind nicht von heute auf morgen verfügbar. So mussten sich die Verkehrsminister wohl oder übel in das Diktat der DB AG fügen. Von der Bundesregierung konnten sie keinerlei Hilfe erwarten. Soll man die Landesminister dafür schelten, dass sie getan haben, was sie ihren Ländern schuldig sind?

■ Es soll weiter gebaut werden

Thüringens Wirtschaftsminister Schuster kündigte an, sich bei Bund und Bahn weiterhin für einen Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung zu einer leistungsfähigen Gesamtstrecke – „einschließlich Ostthüringens und Westsachsens bis nach Chemnitz“ – einzusetzen. Bereits am 15. Dezember werden die Abschnitte Großschwabhausen – Jena/West, Stadtroda – Papiermühle und Hermsdorf/Klosterlausnitz – Kraftsdorf nach zweigleisigem Ausbau dem Verkehr übergeben. Auch in den übrigen Abschnitten zwischen Weimar und Gera soll die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 140 km/h erhöht werden.

Bisher, so DB-Vorstand Franz, habe die Bahn 500 Millionen Euro in die Modernisierung der Strecke investiert. Bis zum Jahr 2006 sollen weitere 600 Millionen folgen. Die Ankündigungen sind uralte: Zwischen Dortmund und Pader-

born sollte schon lange mit 200 km/h gefahren werden, aber einige Bahnübergänge sind noch nicht beseitigt. Zwischen Paderborn und Kassel wird lediglich am Eggetunnel gearbeitet, um einen rutschenden Hang zu umfahren. Die Planung, die Haarnadelkurve bei Hümme zu begradigen, wurde erst einmal als zu teuer zu den Akten gelegt.

Aus den Pressemitteilungen ist herauszulesen, dass es ein indirektes Junktim zwischen der Bestellung der Züge bei der DB und dem Ausbau gibt. Wenn keine Züge fahren, wird nicht gebaut, und wenn es keine DB-Züge sind, fahren keine Züge. So sichert auch das Netzmonopol der DB die Marktmacht als Verkehrsunternehmen.

■ Und in vier Jahren?

So sieht es DB-Vorstand Franz: Die DB AG investiere kräftig in die Strecke und nehme auch Defizite in Kauf, weil sie an das Potenzial der Verbindung glaube. Jetzt müsse der Bürger das Angebot auch nutzen. Im Klartext: Wenn die höheren Fahrpreise, die marginale Fahrzeitverkürzung durch den ICE-Einsatz und die angeblich besseren Wagen nicht mehr Fahrgäste in die Züge bringen, dann stehen die Verkehrsminister in vier Jahren da, wo sie heute angefangen haben: vor der Drohung der DB AG, ohne Subventionen den Verkehr und den Streckenausbau einzustellen.

Es ist zu erwarten, dass das Tarifchaos viele Fahrgäste vertreibt. Dass die Minister ein intensives regionales Marketingkonzept von der DB verlangt hätten, ist nicht berichtet worden. Vielleicht sollten sie einmal beim „Flex“ vorbeischauchen und sich erklären lassen, wie man das macht. Wenn ihnen der Weg nach Hamburg zu weit ist: Ab Mai nächsten Jahres können sie es sich auch vom Interconnex zeigen lassen, denn dieser soll ab dann von Köln über Gießen und Nordhausen weiter nach Rostock fahren – durch genau die drei beteiligten Länder.

Und die Minister sollten sich sagen lassen, dass sie nur noch ein Jahr Zeit haben, um der selbst gebauten Falle zu entgehen. Denn drei Jahre braucht es, um eine Ausschreibung durchzuführen. Sonst werden die Minister sich sagen lassen müssen, dass sie selbst daran schuld seien, dass sie einkaufen müssen, was geboten wird, und zahlen müssen, was gefordert wird.

Vielleicht kann man die Minister Posch, Schuster und Horstmann in vier Jahren aber nicht mehr fragen. In vier Jahren sind schon wieder Wahlen gewesen.