

Stellungnahme des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie Bayern

Die gemeinsame Bundesratsinitiative von Bayern und Baden-Württemberg, der damals auch noch das Saarland beigetreten war, fand im Bundesrat bei Probeabstimmungen keine Mehrheit, wurde damals vertagt und schließlich nicht weiter verfolgt. Das heißt jedoch in keinsten Weise, dass Bayern mit dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)-Angebot der DB AG und der SPFV-Politik des Bundes zufrieden ist oder beides sich gebessert hat.

Aus Sicht des Bayerischen Verkehrsministeriums konzentriert sich die DB Fernverkehr AG zu sehr auf Gewinn bringende Hochgeschwindigkeitsachsen. Weniger wirtschaftliche Verbindungen werden ohne Rücksicht auf Länderinteressen eingestellt. Der Bund nimmt seine im Grundgesetz verankerte Verantwortung für den Fernverkehr nicht aktiv wahr und gibt sich mit einer reinen Informationspflicht der DB Fernverkehr AG zufrieden. Der angestrebte Wettbewerb im Fernverkehr funktioniert nicht. Der Anteil des nicht DB-eigenen Fernverkehrs liegt dauerhaft unter einem Prozent. Bundesweit werden mittlerweile über 25 Prozent der deutschen Oberzentren nicht mehr vom Fernverkehr bedient. Auch Fernverkehrszüge in wichtige, Tourismusregionen, wie z.B. in den Bayerischen Wald, wurden eingestellt. In Bayern gibt es seit der Bahnreform 1996 ein Minus von ca. 40 Prozent bei den Fernverkehrsabfahrten, die SPFV-Halte haben sich seit 1996 von damals knapp 100 auf derzeit 44 mehr als halbiert. Nordöstlich einer Linie Passau - Nürnberg - Coburg gibt es keinen einzigen Fernverkehrshalt mehr in Bayern. Kritisiert wird vom Bayerischen Verkehrsministerium auch der Rückzug der DB von den grenzüberschreitenden SPFV-Verbindungen, der im diametralen Widerspruch zum Zusammenwachsen in Europa steht. So bietet die DB Fernverkehr von Bayern aus keinen SPFV mehr nach Prag an, sondern setzt von Nürnberg und seit Ende 2011 auch von München aus Direktbusse ein. Für Länder wie Bayern wird es zum einem immer schwieriger, den angebotsorientierten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf einen rein betriebswirtschaftlich optimierten SPFV auszurichten. Zum anderen entsteht durch den Rückzug der Druck auf die Länder, auf ehemaligen Fernverkehrsachsen ersatzweise SPNV zu bestellen. In Bayern sind dies bislang fast 4 Mio. gefahrene Zug-km pro Jahr.

Immer wieder wird deshalb unter den Ländern das Thema aufgegriffen. Zuletzt hatte Sachsen-Anhalt in der vergangenen Legislaturperiode eine Initiative zur Verbesserung des SPFV in die Wege geleitet, die von Bayern auch unterstützt wurde, jedoch dem Diskontinuitätsprinzip zum Opfer fiel, weil ein neues Parlament gewählt wurde. In der laufenden Periode gibt es seit 2011 Überlegungen auf Länderebene, wieder einen Vorstoß zu unternehmen, den Bund auf die Gestaltung des SPFV zu verpflichten. In diesem Kontext wollen die Länder aber parallel die Entwicklungen bei den Initiativen zur Entwicklung eines Deutschland-Takts berücksichtigen, weil gerade der verbliebene Fernverkehr sich in letzter Zeit immer mehr von einem angebotsorientierten Taktsystem verabschiedet hatte.

