

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Harald Terpe, Cornelia Behm, Bettina Herlitzius, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Ingrid Nestle, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Trassensicherung für Taktverkehre

Anders als der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) hat sich der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) seit der Bahnreform deutlich positiver entwickelt. Nicht nur das Angebot, sondern vor allem auch die Nachfrage sind deutlich gewachsen. Die entscheidende Grundlage für die ständig wachsende Zahl von Fahrgästen im SPNV ist neben modernen Fahrzeugen und häufigerem Fahrtenangebot das System des integralen Taktfahrplans (ITF), der inzwischen für nahezu alle Nahverkehrsaufgabenträger die fundamentale Planungsgrundlage darstellt. Aus Fahrgastsicht werden dabei nicht nur die Abfahrtszeiten (stündlich, halbstündlich usw., je nach Fahrgastaufkommen), sondern auch die Anschlüsse optimiert. An den Anschlussknoten ist nicht nur das Umsteigen in andere Züge, sondern auch in Busverkehre und – bei entsprechender Koordination mit der DB Fernverkehr AG – in den Fernverkehr mit kurzen Umsteigezeiten möglich.

Erfahrungen vor allem aus der Schweiz zeigen, dass der ITF – auch im Fernverkehr – einen zentralen Erfolgsfaktor für den Personenverkehr auf der Schiene darstellt, nicht zuletzt auch im intermodalen Wettbewerb gegenüber den anderen Verkehrsträgern. Zahlreiche andere Länder sind dabei, ebenfalls ITF-Systeme einzuführen, u. a. neuerdings sogar auch Frankreich für seinen Hochgeschwindigkeitsverkehr.

In Deutschland war es zunächst die Deutsche Bundesbahn, die bereits 1979 ihren Fernverkehr als ITF-System für den Intercity mit einem Stundentakt optimierte. Allerdings wird der ITF im Fernverkehr heute oft nicht mehr durchgehalten und steht häufig relativ unkoordiniert neben den von den Nahverkehrsaufgabenträgern entwickelten ITF-Systemen, so dass Anschlüsse häufig nicht oder nicht mehr funktionieren. 2008 haben daher SPNV-Aufgabenträger, im SPNV tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Fahrgastverbände Verkehrsclub Deutschland e. V. sowie PRO BAHN e. V. die Initiative „Deutschland-Takt“ ins Leben gerufen, die sich die Entwicklung eines durchgängigen ITF für Fern- und Nahverkehr in ganz Deutschland zum Ziel gesetzt hat.

Allerdings ist es mit der Koordination der Rahmenvertragsanträge für die nächste Rahmenfahrplanperiode, die im Dezember 2010 beginnt, erstmals zu massiven Konflikten gekommen, weil zwei bis dahin im Fernverkehr nicht tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen Trassenkapazitäten anmeldeten, die nicht im Rahmen der sonst üblichen „Fahrlagenplanung“ vorabgestimmt worden waren. Auch

wenn sich die Konflikte noch in Grenzen gehalten und letztlich die beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen die Rahmenvertragsangebote überraschend doch nicht angenommen haben, hat bereits diese noch sehr geringe zusätzliche Nachfrage die Gefährdung von über viele Jahre hinweg entwickelten ITF-Systemen des SPNV verdeutlicht. Die Konflikte dürften insbesondere bei Realisierung der geplanten europäischen Güterverkehrskorridore massiv zunehmen.

Für den SPNV ist die Situation besonders bedrohlich: Können ihre Trassen nicht konfliktfrei konstruiert werden (s. § 9 Absatz 3 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung – EIBV), unterliegen sie zwangsläufig im Entscheidungsverfahren, weil ihre Trassen wegen ihrer kürzeren Länge für den Infrastrukturbetreiber zu geringeren Trasseneinnahmen als beim konkurrierenden Fern- und Güterverkehr führen. Jahrelang gewachsene Fahrplansysteme, die eine wichtige Säule des Erfolgs bei den Fahrgästen darstellen, sind daher massiv gefährdet.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die integralen Taktfahrpläne (ITF) des SPNV, und stimmt sie der These zu, dass diese mit einer Vernetzung vom Fernverkehr über den Regional- und Nahverkehr bis hin zum Busverkehr im ländlichen Raum das zentrale Angebotselement für einen erfolgreichen öffentlichen Verkehr darstellt?

Wenn ja, ist es dann eine der Hauptaufgabe der Verkehrspolitik, die Aufrechterhaltung und Fortentwicklung des ITF auch von den gesetzlichen Rahmenbedingungen her, d. h. durch das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die EIBV, sicherzustellen?

Wenn nein, warum nicht?

2. Inwieweit hält die Bundesregierung den Koordinierungsprozess bei der Erstellung der jährlichen Netzfahrpläne, so wie ihn § 9 Absatz 3 EIBV beschreibt, für ausreichend transparent, insbesondere auch für die Regulierungsbehörde?
3. Auf welche Art von Schienenverkehr trifft die Definition „ins Netz eingebundener Verkehr“ in § 9 Absatz 4 EIBV zu, und auf welche nicht?
4. Inwieweit plant die Bundesregierung, den Zusatz „ins Netz eingebundener [...]“ in § 9 Absatz 4 EIBV zu streichen und so für mehr Klarheit bzw. eine echte Priorisierung des Taktverkehrs zu sorgen?
5. Wie setzt sich aus Sicht der Bundesregierung das Entscheidungsverfahren fort, wenn Verkehre die erste Priorität von § 9 Absatz 4 EIBV erfüllen: mit der weiteren Reihenfolge nach § 9 Absatz 4 EIBV (Vorrang für grenzüberschreitende Verkehre, dann für Güterverkehre) oder mit einer sofortigen Fortsetzung nach § 9 Absatz 5 EIBV, d. h. mittels der Höhe der Trasseneinnahmen?
6. Sind zur Feststellung, ob Verkehre grenzüberschreitend sind, die §§ 2a und 2b AEG anzuwenden, d. h. müssen insbesondere im Schienenpersonenverkehr mehr als 50 Prozent aller Fahrgäste eines Zuges diesen zum Zwecke der Grenzüberschreitung benutzen?
7. Welche Bedeutung hat aus Sicht der Bundesregierung § 9 Absatz 5 Satz 2 EIBV, demzufolge dem SPNV der Vorrang auch vor Fern- und Güterverkehren eingeräumt werden kann, obwohl dieses „kann“ nirgends, d. h. auch z. B. nicht in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG, näher konkretisiert wird, so dass es diskriminierungsfrei und überprüfbar angewendet werden kann?
8. In wie vielen Fällen ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Kann-Vorschrift von § 9 Absatz 5 Satz 2 EIBV bisher konkret angewendet worden, und warum ist dies bei der Konstruktion der Rahmenvertragsangebote für die nächste Rahmenfahrplanperiode nicht erfolgt?

9. Plant die Bundesregierung eine Konkretisierung von § 9 Absatz 5 Satz 2 EIBV dahingehend, dass er künftig – allgemein oder unter bestimmten Bedingungen – angewendet werden muss?
10. Wie bewertet die Bundesregierung Überlegungen, allen Verkehren Vorrang einzuräumen, die im Rahmen integraler Taktfahrpläne konstruiert werden, zumal dabei auch Systemtrassen für den Güterverkehr, insbesondere auch für den grenzüberschreitenden Güterverkehr in europäischen Güterverkehrskorridoren, vorweg eingeplant werden können?
11. Inwieweit und zu welchem Termin plant die Bundesregierung, die Trassenvergabe transparenter und eindeutiger zu regeln und dazu – konkret – welche Änderungen in der EIBV vorzunehmen?

Berlin, den 10. September 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

