

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Thomas Lutze, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Katrin Kunert, Caren Lay, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Keine Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs – Für einen Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Bundesregierung plant die völlige Liberalisierung der Fernbusverkehre. Diese ist nicht in eine Gesamtstrategie eingebettet. Sie berücksichtigt nicht die Auswirkungen auf andere Verkehrsträger, insbesondere nicht diejenigen auf den Schienenpersonenverkehr. Neben der Vermeidung von motorisiertem Verkehr muss die strategische Zielsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik in der Verlagerung von motorisiertem Verkehr auf die Schiene bestehen.
2. Buslinienfernverkehre können eine sinnvolle Ergänzung des Eisenbahnpersonenfernverkehrs sein. Mit Fernbuslinien können insbesondere Relationen angeboten werden, die bei fehlenden Schienentrassen nicht per Bahn angeboten werden können. Eine vollständige Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs führt jedoch dazu, dass Busunternehmen vorrangig Verkehre auf Verbindungen zwischen den Großstädten anbieten. Dort stünden sie in direkter Konkurrenz vor allem zum ICE-Verkehr der Deutschen Bahn AG. Insbesondere solche Verbindungen auf den Hauptreisestrecken lassen sich wirtschaftlich im Buslinienfernverkehr betreiben. Dies droht unter den bestehenden Bedingungen eines eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehrs dazu zu führen, dass aus Sicht der Deutschen Bahn AG nicht mehr rentable Verbindungen eingestellt werden. Damit jedoch würde eine Liberalisierung der Buslinienverkehre nicht zu einer Verbesserung von Verkehrsangeboten, sondern eher zu deren Verschlechterung führen.
3. Für Busse sind Fahrten in die Innenstädte enorm zeitaufwändig. Während ein innerstädtischer Extra-Halt die Eisenbahn rund drei Minuten Zeit kostet, sind für einen Bushalt in einer Stadt durchschnittlich rund 15 Minuten Zeitverlust zu veranschlagen. In der Folge werden bei Fernbuslinienverkehren kleinere Zentren nicht angefahren beziehungsweise Bushalte oft an den Rand der Städte verlegt. Zudem sind regelmäßige Buslinienfernverkehre von klein- und mittelständischen Unternehmen nicht zu leisten, so dass von einer völligen Liberalisierung der Fernbuslinienverkehre nur wenige große Busunternehmen profitieren werden.

4. Bei der Deutschen Bahn AG wurden in jüngerer Zeit erhebliche Fortschritte bei der Verwirklichung der Forderung nach Barrierefreiheit erzielt, auch wenn der Prozess hin zu einer komplett barrierefreien Bahn noch lange nicht abgeschlossen ist. Für Fernbusse soll es nach dem Willen der Bundesregierung keinerlei Vorgaben zur Barrierefreiheit geben. Selbst wenn es diese in späterer Zeit geben sollte, so sind die technischen Möglichkeiten zur umfassend barrierefreien Gestaltung bei Eisenbahnen deutlich besser als bei Fernbussen.
5. Das für die Gewährung von Fahrgastrechten maßgebliche EU-Recht sieht für den Busverkehr deutlich weniger anspruchsvolle Fahrgastrechte vor als für den Eisenbahnverkehr. So sind in der Verordnung (EU) 181/2011 über Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr verbindliche Ansprüche insbesondere nur für Fahrten ab 250 Kilometer Länge vorgesehen. Finanzielle Ansprüche können erst bei Verspätungen ab zwei Stunden geltend gemacht werden, während beim Schienenverkehr Anspruch auf Entschädigung ab einer Stunde Verspätung besteht. Unklare Formulierungen in der EU-Verordnung lassen zudem befürchten, dass die Durchsetzung der Rechte für die Fahrgäste mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein wird.
6. Unter den gegebenen Verkehrsmarktbedingungen können Buslinienfernverkehre zu Preisen angeboten werden, die im Durchschnitt ein Drittel unter den Bahntarifen und zum Teil bei weniger als der Hälfte liegen. Bussen werden keine Kosten angelastet, die den Trassen- und Stationsgebühren, die die Eisenbahnunternehmen zu zahlen haben, entsprechen. So unterliegen Busse, anders als schwere Lkw, bei Autobahnfahrten keiner Mautpflicht. Auch ist im Schienenverkehr das Lohnniveau höher als im Busverkehr. Den Vorteilen, die die Bahn hinsichtlich kürzerer Fahrtzeit und größerer Bequemlichkeit bietet, stehen damit erheblich niedrigere Busverkehrspreise gegenüber.
7. Eine Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kommt zu dem Ergebnis, dass im Fall einer Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs der Marktanteil desselben am gesamten öffentlichen Fernverkehr von derzeit faktisch 0 auf 15 bis 30 Prozent ansteigen kann. Der Anteil der Schiene im Fernverkehrsmarkt würde damit nochmals deutlich gesenkt. Nach der Studie könnte sich die neue Verkehrsnachfrage bei den Busfernlinien zu rund 60 Prozent aus Verlagerungen vom Schienenpersonenfernverkehr, zu 20 Prozent aus induziertem – durch das neue Angebot neu entstandenem – Verkehr und lediglich zu 20 Prozent aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr ergeben.
8. Die Bahnreform ist insbesondere im Hinblick auf den Personenfernverkehr auf der Schiene gescheitert. Ziel der Ende 1993 beschlossenen Bahnreform war, den Anteil der Bahn am Modal Split zu erhöhen. Zwar liegt der Anteil der Schiene am gesamten Personenverkehr auf dem Niveau des Jahres 1994. Dies konnte jedoch nur durch deutliche Zugewinne im Schienenpersonennahverkehr erreicht werden. Im Fernverkehr hingegen hat die Deutsche Bahn AG die Zahl der angebotenen Züge in den letzten 15 Jahren deutlich reduziert. Die Zahl der Fahrten im Fernverkehr sank im Zeitraum 1994 bis 2010; die Verkehrsleistung (Personenkilometersumme) blieb trotz großer Investitionen in Neu- und Ausbaustrecken weitgehend konstant. Damit aber sank der Anteil der Schiene im gesamten deutlich gewachsenen Fernverkehrsmarkt erheblich. Die Schiene befindet sich offensichtlich insgesamt in einer nicht gefestigten Marktposition.
9. Die Ursachen für das Scheitern der Bahnreform sind unter anderem in den falschen Vorgaben der Verkehrspolitik im Bereich der Verkehrsweginvestitionen und in der Verkehrsmarktordnung zu suchen, die grundsätzlich die Straße und den Luftverkehr begünstigt. Es ist jedoch auch die Deutsche Bahn AG selbst, die erhebliche Mitverantwortung trägt, unter anderem durch die fortgesetzte Ausdünnung der Verkehrsangebote in der Fläche und durch einen

massiven und ungerechtfertigten Anstieg des Preisniveaus im Schienenverkehr, was nicht zuletzt mit der für Dezember 2011 angekündigten Fahrpreiserhöhung von rund 4 Prozent dokumentiert wird.

10. Der im Zuge der Bahnreform 1993 neu in das Grundgesetz aufgenommene Artikel 87e Absatz 4 verpflichtet den Bund dazu, zu gewährleisten, „daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird“. Der erhebliche Abbau des Schienennetzes und der weitreichende Rückgang der Angebote im Schienenpersonenfernverkehr stehen nicht in Einklang mit diesem Verfassungsauftrag.
11. Erforderlich ist eine Angebotskonzeption auch für den Schienenpersonenfernverkehr unter Berücksichtigung von Taktverkehren („Deutschlandtakt“). Einer solchen Angebotskonzeption haben sich die geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen im Schienennetz unterzuordnen. Auf Basis eines Gesetzes zur Konkretisierung von Artikel 87e des Grundgesetzes könnten dabei im Fall zusätzlicher Verkehrsangebote in begrenztem Umfang auch Ausgleichszahlungen für den Schienenpersonenfernverkehr erfolgen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. ihre Pläne für eine vollständige Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs aufzugeben;
2. im Hinblick auf die Anforderungen des Artikels 87e des Grundgesetzes einen Gesetzentwurf zu erarbeiten, der der in der Verfassung enthaltenen Verpflichtung gerecht wird, die Fernverkehrsangebote auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes zumindest wieder auf das Niveau von vor 1994 zu erhöhen. Die Oberzentren müssen mit mindestens sechs Zugpaaren täglich in den Schienenpersonenfernverkehr eingebunden werden. Dabei ist zu prüfen, inwieweit die Wiedereinführung der Zuggattung Interregio oder einer vergleichbaren Zuggattung, die insbesondere zu einer deutlichen Verbesserung der Fernverkehrsangebote in der Fläche führt, sinnvoll ist;
3. eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, mit der die Umsatzsteuer wie im Nahverkehr auch im Personenfernverkehr auf der Schiene auf den ermäßigten Satz von 7 Prozent gesenkt wird, um die Fahrpreise im Fernverkehr zu senken. Als Eigentümerin der Deutschen Bahn AG hat die Bundesregierung anschließend dafür zu sorgen, dass die Deutsche Bahn AG diese Steuersenkung 1:1 an ihre Kunden weiterreicht;
4. eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, die beinhaltet, dass die ab 2013 neu im Linienfernverkehr verkehrenden Busse barrierefrei ausgestaltet sein müssen. Darüber hinaus müssen spätestens 2020 die im Linienfernverkehr verkehrenden Busse barrierefrei aus- bzw. umgerüstet sein;
5. eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, mit der Fahrgästen angemessene Rechte, zum Beispiel bei Verspätungen und fahrgastfreundliche Informationsrechte, garantiert werden, die auch bei Fahrten von weniger als 250 Kilometer Entfernung zu gewähren sind. Fernbuslinienverkehre sind verbindlich in eine verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle einzubeziehen;
6. eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, die spätestens ab 2013 die Ausweitung der Lkw-Maut auf die Kraftomnibusse im Linienfernverkehr vorsieht. Die Mautsätze für Kraftomnibusse im Linienfernverkehr sind ohne Zwi-

schenschritte in der Höhe der im Wegekostengutachten 2007 errechneten Werte anzulasten.

Berlin, den 26. Oktober 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Zu Nummer 1

Bereits in ihrem Koalitionsvertrag vom Oktober 2009 vereinbarten CDU, CSU und FDP eine weitgehende Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs und in diesem Sinn die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes. Die Bundesregierung hat am 3. August 2011 den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften beschlossen. Dadurch soll das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) u. a. dahingehend verändert werden, dass der Buslinienfernverkehr vollständig freigegeben ist. Diese Gesetzesnovellierung wurde am 23. September 2011 erstmalig im Bundesrat behandelt und soll im Herbst 2011 im Bundestag beraten werden.

Statt sich entweder als Exekutive oder als 100-prozentige Eigentümerin der Deutschen Bahn AG für eine deutliche Verbesserung des Schienenpersonenfernverkehrs einzusetzen, soll nach Willen der Bundesregierung mit der vollständigen Freigabe des Fernbuslinienverkehrs Wettbewerbsdruck auf die Deutsche Bahn AG ausgeübt werden. Dabei hat die Bundesregierung nach eigenen Angaben „keine aktuellen Kenntnisse über die Anzahl der Fernbuslinien, die innerhalb Deutschlands oder im grenzüberschreitenden Verkehr betrieben werden“, (Antwort auf die Schriftliche Frage 147 des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert auf Bundestagsdrucksache 17/5016). Ohne Kenntnis der Marktsituation soll also eine völlig neue Gesetzeslage geschaffen werden.

Zu Nummer 2

Das am 21. März 1961 in Kraft getretene Personenbeförderungsgesetz untersagt Buslinienfernverkehre lediglich unter spezifischen Bedingungen; Buslinienfernverkehre sind keinesfalls generell untersagt. Sie stehen allerdings unter einem Genehmigungsvorbehalt. Die Genehmigung ist von den zuständigen Landesbehörden zu untersagen, „wenn der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienungs Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen“ (§ 13 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe b PBefG). Ist dies nicht der Fall, handelt es sich also um eine Verbesserung der Verkehrsaufgaben, ist dem vorhandenen Unternehmer oder der Eisenbahnen die Möglichkeit einzuräumen, die „notwendige Ausgestaltung des Verkehrs [...] selbst durchzuführen [...]“ (§ 13 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe c PBefG). Insbesondere Letzteres bedingte häufig das Versagen der Genehmigung von Buslinienfernverkehren, wenn die Deutsche Bahn AG ihr eigenes Angebot ausweitete oder verbesserte. Dies allerdings mit dem Problem, dass die Deutsche Bahn AG dazu nicht Bahnverkehr anbieten muss, sondern selbst Buslinien einsetzen kann.

Busbetreiber klagten und klagen über eine aus ihrer Sicht exzessive Auslegung dieser Regelung durch Einsprüche der Bundesbahn respektive der Deutschen Bahn AG gegen geplante Busfernverkehre.

Im Vorfeld der geplanten Liberalisierung des Fernbusverkehrs kam es zu einer Vielzahl von Meldungen, wonach die Deutsche Bahn AG als Reaktion auf diesen Schritt ihr Fernverkehrsangebot ein weiteres Mal deutlich reduzieren wird. Ein exemplarisches Zitat: ‚Die Deutsche Bahn (DB) droht wegen der geplanten Zulassung von Fernbussen in Deutschland, viele Regionen vom ICE-Verkehr abzukoppeln. „Das Busangebot wird dazu führen, dass ohnehin schlecht gefüllte ICE noch unwirtschaftlicher werden“, sagte ein Bahn-Manager. [...]. Der Manager nannte beispielhaft Städte wie Magdeburg, Flensburg, oder selbst Leipzig, die ihre ICE-Verbindungen infolge der neuen Konkurrenz ganz oder teilweise verlieren könnten.‘ (FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND vom 19. Mai 2011).

Bisher haben nur wenige Großunternehmen wie die Deutsche Touring GmbH und Veolia Verkehr GmbH angekündigt, in den Fernbuslinienverkehr einzusteigen (siehe z. B. FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND vom 6. Juni 2011).

Zu Nummer 3

Im Grunde gab es bereits eine Art „Großtest“ für Busfernverkehre auf einer Verbindung mit Schienenverkehr. Die Deutsche Bundesbahn richtete 1988 eine Fernbusverbindung zwischen Heilbronn und Würzburg ein. Das als „Interregio-Bus“ bezeichnete Daimler-Fahrzeug (von dem fünf Exemplare angeschafft wurden) war aufwändig mit zwei Klassen, Kaffeemaschine und Telefon ausgestattet und verkehrte im Zweitstundentakt ohne Zwischenhalt auf der Strecke. Mit der Verbindung sollte u. a. in Würzburg ein Anschluss an einen Intercity nach Hamburg hergestellt werden. Nach zwei Jahren musste die Verbindung wegen mangelnder Rentabilität, Unpünktlichkeit und fehlender Akzeptanz bei Fahrgästen aufgegeben werden; im Schnitt fuhren nur 20 Fahrgäste mit dem Bus. Der Eilzug auf derselben Verbindung benötigte 94 bzw. 97 Minuten; der Interregio-Bus war mit 90 bzw. 92 Minuten etwas schneller. Allerdings hielt der Eilzug fünf Mal, während der Fernbus ohne Zwischenhalt verkehrte. Der Zeitaufwand für zusätzliche Zwischenhalte war je Halt auf 10 bis 15 Minuten geschätzt und deshalb verworfen worden. Der Eilzug hatte bei vergleichbarer Gesamtreisezeit also eine deutlich größere Erschließungswirkung.

Zu Nummer 4

In ihrer Antwort auf die Schriftliche Frage 148 des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Bundestagsdrucksache 17/5016) führt die Bundesregierung aus, dass „die erst kürzlich vom Rat und vom Europäischen Parlament verabschiedete Verordnung zu Fahrgastrechten im Omnibusverkehr [...] keine Pflicht zum Einsatz barrierefreier (Fern-)Busse (vorsieht). Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Bundesregierung nicht, die Genehmigung für den innerstaatlichen Busfernlinienverkehr an den Einsatz barrierefreier Busse zu binden.“ Dies widerspricht der von Deutschland ratifizierten UN-Behindertenrechtskonvention, nach der Menschen mit Behinderung ein gleichberechtigter Zugang zu Transportmitteln zu gewährleisten ist (Artikel 9) und Maßnahmen zu unterlassen sind, die mit der Konvention unvereinbar sind (Artikel 4).

Zu Nummer 5

Es ist in keiner Weise einzusehen, warum Fahrgastrechte bei Fahrten bis 250 Kilometer Länge nicht gelten sollen. Bei Verspätungen sollte, selbst wenn Fahrzeiten bei Bussen verkehrsbedingt weniger exakt kalkulierbar sind als im Zugverkehr, ein Entschädigungsmindestanspruch von 25 Prozent des Fahrpreises bereits bei Verspätungen unter zwei Stunden gewährt werden.

Zu Nummer 6

Busse belasten die Straßen in vergleichbarer Form wie Lastkraftwagen. Die Belastung der Straßen steigt progressiv mit dem Gewicht des Fahrzeugs. Laut einer Untersuchung der britischen Cambridge University gilt „als Faustregel für den Straßenfraß durch Lkw das „Gesetz der vierten Potenz“ [...] Ein Vierzig-Tonnen-Lastzug mit zehn Rädern entspricht in seinem Schadenspotential 163 840 vierrädrigen Mittelklassewagen. (DER SPIEGEL, 12/1991). Auch die Mautpflichtigkeit schwerer Lastkraftwagen wurde insbesondere mit der enormen Belastung der Verkehrswege durch schwere Lkw, was eine entsprechend hohe anteilige Anlastung der Kosten für den Bau und Erhalt des Verkehrswegs erfordern würde, begründet. Es gibt keine überzeugenden Gründe dafür, im Linienfernverkehr eingesetzte Busse nicht mit einer vergleichbaren Maut zu belasten, zumal Züge für jeden gefahrenen Kilometer Trassenpreise zahlen müssen. Zusätzlich sind Stationspreise für jeden Zughalt zu zahlen.

Deswegen müssen Fernbusse im Linienverkehr im Sinne der Wettbewerbsgleichheit wie Lkw mautpflichtig werden und damit die bestehende Ausnahme von der Mautpflicht für Kraftomnibusse aufgehoben werden. Laut dem für die zulässige Höhe der Lkw-Maut maßgeblichen Wegekostengutachten aus dem Jahr 2007 müssen (Reise-)Busse eine Maut in Höhe von 10 Cent pro Kilometer auf Autobahnen zahlen. Eine Mauterhebung kann eventuell erst ab dem Jahr 2013 erfolgen, weil für die Mautpflicht von Bussen noch technische und vertragliche Vorkehrungen bzw. Anpassungen getroffen werden müssen. Keine Busmaut ist für Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr und Busse im (touristischen) Gelegenheitsverkehr vorzusehen.

Zu Nummer 7

Die Planungsgesellschaften BVU Beratergruppe Verkehr+Umwelt GmbH, itp Intraplan Consult GmbH untersuchten im Zuge ihrer Studie „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ (Abschlussbericht, November 2010: www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/59400/publicationFile/30358/schlussbericht-schienen-de.pdf) auch die Auswirkungen einer Fernbusliberalisierung. Dazu nahmen sie die bestehenden Fernbusverbindungen Berlin–Dresden und Berlin–Hamburg als Grundlage ihrer Abschätzungen. Die bei den Fernbusverbindungen zu zahlenden Fahrpreise lagen deutlich unter denen der Deutschen Bahn AG und in beiden Fälle noch leicht unter denen des Fahrpreises bei Einsatz einer BahnCard 50. Daraus folgerten die Sachverständigen: „Dies bedeutet, dass der SPFV in Punkt-Punkt-Relationen gegenüber dem Bus nur dann konkurrenzfähig ist, wenn er deutliche Vorteile in Bezug auf Fahrzeiten und die Bedienungshäufigkeiten aufweisen kann.“ Die Fahrzeitvorteile der Deutschen Bahn AG sind gegeben – auf der Strecke Berlin–Dresden liegt die kürzeste Fahrzeit per Fernbus bei 150 Minuten, diejenige im Schienenpersonenfernverkehr bei 128 Minuten. Auf der Verbindung Berlin–Hamburg benötigt der Fernbus mindestens 190 Minuten, der ICE 101 Minuten. Bei diesen Rahmenbedingungen hält der Fernbus auf der „wettbewerbsstarken“ Relation Berlin–Hamburg einen Marktanteil von 8 Prozent; auf der „wettbewerbsschwächeren Relation“ Berlin–Dresden liegt der Marktanteil des Fernbusses sogar bei 16 Prozent.

Zu Nummer 8

Im Schienenpersonennahverkehr lag das Verkehrsaufkommen (Zahl der Fahrten) 1994 bei 1 369 Millionen beförderten Personen; 2009 waren es 2 369 Millionen beförderte Personen. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr stieg im gleichen Zeitraum von 30,3 Milliarden Personenkilometern (Pkm) auf 47,1 Milliarden Pkm. Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) betrug das Aufkommen 1994 139 Millionen beförderte Personen; 2009 waren es nur noch

124 Millionen beförderte Personen. Die Leistung im SPFV lag 1994 bei 34,8 Milliarden Pkm; 2009 waren es 34,5 Milliarden Pkm.

Der SPFV verlor Anteile am Modal Split insbesondere an den Flugverkehr. Die zwei wesentlichen Gründe dafür sind eine Verkehrsmarktordnung, die die Schiene benachteiligt und die Straße und den Flugverkehr begünstigt. So ist der gesamte gewerbliche Luftverkehr von einer Besteuerung auf Kerosin befreit und im internationalen Luftverkehr wird keine Mehrwertsteuer fällig. Der Verkehr auf der Schiene hingegen muss Energiesteuern (auf Strom bzw. Diesel) zahlen und für den Schienenpersonenfernverkehr sind die vollen 19 Prozent Mehrwertsteuer zu zahlen. Lediglich im Schienenpersonennahverkehr unter einer Stunde bzw. unter 50 Kilometer Entfernung gilt der ermäßigte Mehrwertsteuersatz. Zudem erfolgten in den letzten Jahrzehnten ein Abbau des Schienennetzes und ein Rückgang des Angebots im Fernverkehr, insbesondere die vollständige Aufgabe der Fernverkehrszuggattung Interregio.

Zu Nummer 9

Allein im Zeitraum 2003 bis Dezember 2011 – einschließlich der für Mitte Dezember 2011 angekündigten Fahrpreissteigerungen – stiegen die Fahrpreise im Fernverkehr um 31,5 Prozent und im Nahverkehr um 31,1 Prozent. Unter Berücksichtigung der Inflation ergibt dies einen realen Anstieg um gut 15 Prozent. Zu beachten sind dabei noch versteckte Preiserhöhungen; so erhöhte sich im genannten Zeitraum allein der Preis für die BahnCard 50 um 74 Prozent. Vor dem Hintergrund der Verschlechterungen im Schienenverkehr (Sommer- und Winterchaos; S-Bahn Berlin-Krise), des Reallohnstillstands und der Offensive von Billigfliegern und preiswerten Busangeboten trägt eine solche Preispolitik dazu bei, dass Bahnfahren für immer weniger Menschen attraktiv und bezahlbar ist.

Zu Nummer 10

Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes lautet abschließend: „Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“ Bis heute gibt es kein Bundesgesetz, das regelt, wie bei den „Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz“ dem „Wohl der Allgemeinheit“ und „den Verkehrsbedürfnissen“ Rechnung zu tragen ist. Die derzeitige Bundesregierung will daran offenkundig nichts ändern.

Zu Nummer 11

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP vom Oktober 2009 wird auf S. 39 festgehalten: „Wir werden die Vorschläge zur Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr einer sorgfältigen Überprüfung unter Beteiligung der Länder unterziehen.“

