



Resolution

Titel/Anliegen: Tarifumstellung IC-Linie 26

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße stellt fest:

Im Dezember 2018 wurde die IC-Linie 26 Karlsruhe – Heidelberg – Weinheim – Bensheim – Darmstadt – Frankfurt – Kassel – Hamburg – Stralsund auf ICE-Fahrzeuge umgestellt. Die IC-Linie 26 stellt auf dem Abschnitt Frankfurt – Heidelberg zusammen mit der IC-Linie 62 Frankfurt – Darmstadt – Bensheim – Weinheim – Heidelberg – Stuttgart – München – Salzburg ein Fernzugangebot im 60-Minuten-Takt bereit.

Mit der Umstellung der IC-Linie 26 auf die neuen ICE-Fahrzeuge hat die DB Fernverkehr AG auch den Tarif umgestellt (bisher „Produktklasse IC/EC“, jetzt „Produktklasse ICE“). Durch diese Umstellung können Inhaber von Fahrscheinen für die Produktklasse IC/EC die ICE-Züge nicht nutzen, da diese i.d.R. nicht in den Zügen der Produktklasse ICE gültig sind. Bis zum 31.3.2019 räumt die DB eine Übergangszeit für die Nutzung von ICE-Zügen für Kunden mit Fahrscheinen für die Produktklasse IC/EC ein. Ab dem 1.4.2019 ist es jedoch vollständig verboten ICE-Züge mit IC/EC-Fahrscheinen zu nutzen.

Durch die eben beschriebene Tarifumstellung ergeben sich große Nachteile für Inhaber von Fahrkarten für die Produktklasse IC/EC:

- Fahrkarten der Produktklasse ICE sind erheblich teurer, als jene der Produktklasse IC/EC. Da sich am Grundangebot (Reisezeit und Reisekomfort) keine bis unwesentliche Verbesserungen durch den Einsatz von modernisierten ICE-T-Triebzügen ergeben, sind die zusätzlichen Kosten für die Kunden als unverhältnismäßig zu bezeichnen. Für Inhaber von Verbundzeitkarten des RMV und VRN, die neben Bussen und Straßenbahnen bisher alle Fernverkehrszüge entlang der Bergstraße über den sehr preiswerten IC-Zuschlag mitnutzen konnten, ergeben sich besonders schwerwiegende finanzielle Nachteile ohne spürbaren Komfortgewinn. Unter gleichem Angebot führt die Tarifumstellung zu unverhältnismäßigen Preissteigerungen von bis zu 72%¹.
- Die Nutzbarkeit des Fernverkehrs wird erschwert, indem zwischen Heidelberg und Frankfurt nur noch ca. jeder zweite Fernzug – im Wesentlichen die verbliebenen Regelzüge der IC-Linie 62 – genutzt werden können, was

¹ PRO BAHN Starkenburg, Pressemitteilung vom 3.12.2018, <https://www.pro-bahn.de/starkenburger/nur-noch-alle-2h-zuschlagsfrei/>

die Nutzbarkeit des Gesamtangebotes und damit die Flexibilität für Kunden erheblich einschränkt. Vor allem IC-Pendlern nach Heidelberg oder Walldorf stehen künftig neben den verbliebenen langsameren Regionalbahnen im 60-Minuten-Takt nur noch die verbliebenen IC-Züge zur Verfügung, was auf die Nutzbarkeit des Gesamtangebotes ebenfalls einschränkend, für Fahrgäste folglich unattraktiv wirkt

- Ein Ausweichen auf die verbliebenen IC- und Regionalzüge ist angesichts schon heute angespannter Kapazitäten in der Hauptverkehrszeit und stellenweise längeren Reisezeiten durch häufigeres Halten oder Umsteigezwänge – die IC-Linie 62 hält i.d.R. nicht in Walldorf – keine hinreichende Alternative. Erschwerend hinzu kommt, dass die Regionalzüge in Stoßzeiten oft fast überfüllt sind und ihr Fahrtenangebot zum 1.4.2019 nicht ausgeweitet wird. Es ist anzunehmen, dass sich ab dem 1.4.2019 erhebliche Kapazitätsprobleme auf einzelnen Fahrten im Regionalverkehr auf der Main-Neckar-Bahn einstellen werden.

Es steht zu erwarten, dass die DB Fernverkehr AG unter den gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen, nach denen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ausschließlich eigenwirtschaftlich zu erbringen ist, kein Interesse an einer kundenorientierten Tarifregelung zugunsten einer Nutzung von ICE-Zügen durch Verbundzeitkarteninhaber haben wird.

Für einen wirksamen Eingriff in die Tarifhoheit der eigenwirtschaftlich agierenden DB Fernverkehr AG existieren derzeit keine rechtlichen Grundlagen. Insofern sollte seitens der Bundespolitik der durch den Bundesrat geforderte und bisher im Deutschen Bundestag noch nicht diskutierte Entwurf für ein Schienenpersonenfernverkehrsgesetz (Deutscher Bundestag, Drucksache 19/2074, 9.5.2018) zur Debatte gestellt werden. Durch das im benannten Entwurf für ein SPFV-Gesetz benannte Instrumentarium des SPFV-Plans könnte ein geregelter Einfluss des Bundes auf die Gestaltung von SPFV-Angeboten und -Tarifen ermöglicht werden.

Damit könnte eine Grundlage dafür geschaffen werden, gemeinwirtschaftlichen Interessen (Kundenbedürfnisse, Daseinsvorsorge) in der Gestaltung von SPFV-Tarifen ggü. den gewinnorientierten Interessen der derzeit privatwirtschaftlich agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, mehr Gewicht zu verleihen. Um dies zu erreichen sind die Bundestagsabgeordneten aus dem Kreis Bergstraße gefragt die hier geschilderten Interessen der Fahrgäste ggü. der Bundesregierung entsprechend zu artikulieren und wenigstens eine Behandlung im Bundestag innerhalb der aktuellen Legislaturperiode herbeizuführen.

Vor diesem Hintergrund erklärt der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße:

Die DB Fernverkehr AG ist kurz- bis mittelfristig aufgefordert ...

- 1. ... für Inhaber von Verbundzeitkarten mindestens ein preiswertes ICE-Zuschlagsticket anzubieten, damit die für die Kunden unverhältnismäßig hohen Zusatzkosten für das neue Angebot im Vergleich zur Situation vor der Umstellung der IC-Linie 26 auf ICE-Fahrzeuge, ausgeräumt werden. Wünschenswert wäre eine Anerkennung von Verbundfahrausweisen mit IC-Zuschlag ohne Zusatzkosten.**

2. ... im Einvernehmen mit der VRN GmbH und der RMV GmbH eine kundenorientierte Anschlussregelung für die Nutzung von ICE-Zügen für Verbundzeitkarteninhaber mit IC-Zuschlag oder einem vergleichbaren Angebot zu vereinbaren, sofern die unter 1. benannten (Teil-)Forderungen nicht als erfüllbar angesehen werden. Noch vor Ablauf der Kulanzfrist am 31.3.2019 sollten Verhandlungen hierzu aufgenommen werden.

Sofern die DB Fernverkehr AG unter den gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht bereit ist auf die unter 1. und 2. beschriebenen Forderungen einzugehen, sind die Bundestagsabgeordneten Dr. Michael Meister, Christine Lambrecht und Till Mansmann aufgefordert die Bundesratsinitiative zugunsten eines Schienenpersonenfernverkehrsgesetzes (Bundestags-Drucksache 19/2074) noch in dieser Legislatur aufzugreifen und zur Diskussion in den Bundestag zu bringen. Der Bundesrat wird im selben Fall ebenfalls dazu aufgefordert eine Behandlung seines oben erwähnten Entwurfs für ein Schienenpersonenfernverkehrsgesetz im Bundestag einzufordern. Langfristig sollen sowohl die hier angesprochenen Bundestagsabgeordneten, als auch der Bundesrat auf gemeinwirtschaftlich orientierte rechtliche Rahmenbedingungen zwischen ÖPNV-Aufgabenträgern und den Akteuren im SPFV hinwirken, um eine tarifliche Integration zwischen ÖPNV (einschließlich Schienenpersonennahverkehr) und SPFV zu erreichen.



Peter Castellanos, den 18.2.2019
Sprecher Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße

ANLAGE:

- Deutscher Bundestag, Drucksache 19/2074, 9.5.2018