

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

vom 24. September 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. September 2014) und **Antwort**

#### Erhalt von innereuropäischen InterCity-Verbindungen

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: Hat sich der Senat in der Vergangenheit für den Erhalt der innereuropäischen IC-Verbindungen Hamburg-Berlin-Breslau/Krakau und Berlin-Prag, welche bei der Umstellung auf den Winterfahrplan 2014 eingestellt werden, eingesetzt? Wenn ja, inwieweit hat sich der Senat dafür eingesetzt? Wenn nein, warum nicht?

Frage 2: Welchen Einfluss kann der Senat generell bei der Planung von IC-Verbindungen, die das Stadtgebiet Berlin durchqueren oder dort beginnen/enden, ausüben?

Antwort zu 1 und 2: Der Senat hat sich für den Erhalt der beiden EC-Verbindungen Hamburg – Berlin – Breslau – Krakau (EC „Wawel“) und Hamburg – Berlin – Prag – Wien – Villach (EC „Vindobona“) eingesetzt. Es wird zukünftig weiterhin die gleiche Anzahl von EC-Zügen bis Prag angeboten, die aber nicht nach Wien verlängert werden.

Die Möglichkeiten der Bundesländer, auf die Ausgestaltung des Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) Einfluss zu nehmen, sind begrenzt. In Deutschland muss seit der Bahnreform im Jahr 1994 grenzüberschreitender Fernverkehr eigenwirtschaftlich erbracht werden und ist unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Im Übrigen trägt der Bund nach dem Grundgesetz (Art. 87e Abs. 4) Verantwortung für den SPFV. Das dazu im Grundgesetz geforderte Bundesgesetz ist jedoch trotz mehrmaliger Aufforderungen der Länder nicht erlassen worden.

Dagegen wird in Polen die Verantwortung für den Fernverkehr durch eine nationale Bestellerorganisation wahrgenommen, die dem Verkehrsministerium untersteht. Sowohl in Polen, wie auch in Tschechien und Österreich gibt es die Möglichkeit, Fernzüge zu bezuschussen, wenn sie nationale raumordnerische Zielvorstellungen unterstützen.

Die Regionalisierungsmittel der Bundesländer sind für die Bestellung von Regionalverkehr, jedoch nicht für Fernverkehrsleistungen bestimmt. Sie können nur in Ausnahmefällen für die Bestellung von Zügen nach Polen eingesetzt werden, wenn damit gleichzeitig Nachfragen im Regionalverkehr innerhalb der Bundesländer bedient werden. Die Länder Berlin und Brandenburg haben nur die Möglichkeit, nicht kostendeckende IC-Züge vor der Einstellung zu bewahren, indem mit DB Fernverkehr eine Anerkennung aller Nahverkehrstarife in den IC-Zügen vereinbart wird und die DB dafür eine zusätzliche Ausgleichszahlung erhält. Mit diesen Ausgleichszahlungen konnten bisher die IC-Züge von Berlin nach Stralsund sowie der EC „Wawel“ nach Breslau vor der Einstellung bewahrt werden.

Der Berliner Senat hat in Abstimmung mit dem Land Brandenburg zusammen mit der Wojewodschaft Niederschlesien, der Stadt Breslau und der PKP Intercity unter Nutzung des EU INTERREG Programms „Via Regia“ Lösungen erarbeitet, wie bis 2017 durch eine geänderte Linienführung des Fernverkehrs nach Breslau die Wirtschaftlichkeit von Fernzügen in Richtung Eigenwirtschaftlichkeit verbessert werden könnte. Voraussetzung ist eine deutliche Verkürzung des Fahrzeiten und die Schließung der Elektrifizierungslücke Hoyerswerda - Horka, wodurch die Geschwindigkeit erhöht und zeit- und kostenintensive Lokwechsel entfallen könnten.

Der Senat von Berlin leitet seit September 2014 im Rahmen der „Oder-Partnerschaft“ eine Unterarbeitsgruppe „Berlin-Breslau“, in der Berlin und Brandenburg mit allen deutschen und polnischen Akteuren des Bahnverkehrs nach Lösungen suchen, wie die hohen Kosten des Grenzübertritts von Zügen (z.B. durch Vereinfachung langwieriger und kostenintensiver Zulassungsprozeduren) gesenkt werden können. Ziel der Unterarbeitsgruppe ist es außerdem touristische Akteure (Hotels, Kurorte in Niederschlesien) sowie die Akteure des Flugverkehrs in der Region Berlin mit den EVU zu vernetzen, mit dem Ziel, bis 2017 mindestens drei durchgehende Zugpaare Berlin - Breslau zu realisieren.

Frage 3: Aus welchem Grund werden die o. g. IC-Verbindungen eingestellt?

Antwort zu 3: Die Gründe für die Einstellung des „EC Wawel“ und des „EC Vindobona“ sind unterschiedlich:

DB Fernverkehr bietet seit 2013 parallel zum EC „Wawel“ auf der Relation Berlin – Breslau – Krakau IC-Busse an. In den Bussen werden alle DB Fahrpreis-Angebote anerkannt und die Fahrzeit ist kürzer. Die kürzeren Fahrzeiten können allerdings nur dadurch realisiert werden, dass viele brandenburgische und polnische Unterwegshalte (z.B. die Großstädte Cottbus und Liegnitz) nicht mehr bedient werden und der Bus ohne Halt die Autobahn bis Breslau benutzt.

Das Parallelangebot Bus – Bahn hat dazu geführt, dass sich die ohnehin nicht sehr hohen Fahrgastzahlen im EC „Wawel“ halbiert haben. Nach Auskunft der PKP Generalvertretung in Berlin soll dieser Bus - Parallelbetrieb nicht mit der PKP Intercity und dem Polnischen Infrastrukturministerium abgestimmt worden sein. Dies hatte zur Folge, dass das polnische Infrastrukturministerium die Zuschüsse für den Eurocity Wawel gestrichen hat. Daraufhin wurde die zeitweilige Einstellung dieses Zuges beschlossen.

Im Gegensatz zum EC „Wawel“ zeichnet sich der EC „Vindobona“ durch eine hohe Auslastung und hohe Besetzungszahlen bzw. „Eigenwirtschaftlichkeit“ aus. Diese umsteigefreie Verbindung ist beliebt im touristischen Verkehr von Berlin nach Österreich und im Städtetourismus Wien - Berlin.

Die DB hatte den Ländern bereits im Jahr 2012 mitgeteilt, dass sie aus unternehmensstrategischen Gründen beabsichtigt, die Kooperation mit der tschechischen Staatsbahn CD zu kündigen, um alternativ mit einem privaten tschechischen EVU den Betrieb nach Prag anzubieten. Seit kurzem ist bekannt, dass diese Kooperation doch nicht zu Stande kommt. In der Zwischenzeit hat die CD die Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) intensiviert und bietet zum Fahrplanwechsel auf der Relation Prag – Wien – Graz mit modernen Fahrzeugen des Produktes „RailJet“ im Taktfahrplan ein attraktives Fernverkehrsangebot an.

Die DB Fernverkehr musste daher die Kooperation mit der CD wieder aufnehmen. Anstelle der Verbindung nach Wien wird ab dem Fahrplanwechsel eine zusätzliche Verbindung von Berlin über Prag nach Budapest angeboten. Eine Abstimmung der Fahrpläne mit dem „RailJet“ war nicht mehr möglich, sodass ein Umsteigen in Prag mit längeren Wartezeiten für die Anschlusszüge nach Wien notwendig ist.

Der Berliner Senat teilt die Auffassung der EU Kommission und des Verkehrsausschusses des Europaparlaments, dass die Kooperation und Kommunikation der staatlichen EVU der Europäischen Union, die bisher den grenzüberschreitenden Eisenbahnfernverkehr betreiben, verbessert werden muss.

Berlin, den 13. Oktober 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Okt. 2014)