

Diese Kopie wird nur zur rein persönlichen Information überlassen.
Jede Form der Vervielfältigung oder Verwertung bedarf der
ausdrücklichen vorherigen Genehmigung des Urhebers © by the
author

S Ü D W E S T R U N D F U N K

F S - I N L A N D

R E P O R T M A I N Z

S E N D U N G:

27.03.2012

<http://www.reportmainz.de>

Abgehängt von der Bahn: Am Fernverkehr wird auf Kosten kleinerer Städte rigoros gespart

Autor: Thomas Reutter

Red. Mitarbeit: Julia Regis

Kamera: Oliver Kachlicki
Olaf Teichert
Thomas Reutter

Schnitt: Frank Schumacher

Moderation Fritz Frey:

Nächstes Thema: Mancher Missstand kommt nicht mit einem Paukenschlag, sondern eher auf leisen Sohlen daher, sozusagen schleichend.

So ist zum Beispiel die Deutsche Bahn verantwortlich für einen solchen schleichend daherkommenden Missstand. Warum? Weil sie klammheimlich ihr Fernverkehrsnetz ausdünn, weil sie immer mehr Strecken einstellt und immer mehr Bahnhöfe abhängt.

Wie das im Alltag aussieht? Thomas Reutter, der REPORT-Bahnexperte, hat einen Praxistest gemacht und der beginnt in Sachsen.

Bericht:

Chemnitz hat 240.000 Einwohner und einen großen Hauptbahnhof mit 14 Gleisen. Nur leider liegt dieser Hauptbahnhof an keiner der ICE-Rennstrecken der Deutschen Bahn. Den Fernverkehr hat die Bahn in Chemnitz praktisch eingestellt. Wir wollen testen, wie wir trotzdem von hier zum Beispiel nach Gera kommen, eine Großstadt mit fast 100.000 Einwohnern, 67 Kilometer weiter westlich.

Es gibt nur die Wahl: Entweder lange warten oder lange reisen. Wir entscheiden uns fürs Reisen. Zuerst nach Zwickau. Auch kein kleiner Bahnhof. Hier warten viele andere Reisende schon mit Koffern. Umsteigen Richtung Werdau. Diese Gruppe will heute noch nach Hamburg. Bis Leipzig gibt's aber nur Nahverkehr.

O-Ton; Reisender:

»Auch Dresden, hier rüber zu geht nix mehr, aber was soll's, was soll man, da kann man nichts machen. Sachsen tun sie abisolieren.«

In Werdau müssen wir wieder umsteigen mit 20 Minuten Aufenthalt. Jetzt auch noch in einen Bus. So will es der Fahrplan der Deutschen Bahn.

O-Ton, Busfahrer:

»Ja, das ist alles verschlechtert. Zum Anfang an war, wie gesagt, war der Service Point noch dort, wo die Leute auch mal eine Fahrkarte kaufen konnten. Die Strecke Wünschendorf - Werdau ist ja komplett eingestellt worden. Aber ich denke mal, die Bahn ist nur interessiert an ICE, was Geld bringt und das Andere, das wird nur noch so notdürftig mit bewirtschaftet.«

Um neun sind wir in Chemnitz losgefahren. Um halb Zwölf kommen wir in Gera an. Zweieinhalb Stunden für 67 Kilometer! Ein Einzelfall? REPORT MAINZ lässt Kursbücher und Fahrpläne auswerten und untersuchen, wie sich der Fernverkehr an 369 Bahnhöfen entwickelt hat. Und das Ergebnis sieht so aus:

Die grünen Punkte stehen für Bahnhöfe, die seit 1999 an den Fernverkehr angeschlossen wurden. Die roten Punkte für Bahnhöfe, die vom Fernverkehr abgehängt wurden, insgesamt 110.

Was sagt die Deutsche Bahn zu dieser Statistik? Der Konzern lehnt ein Interview ab, teilt uns aber schriftlich mit:

Zitat:

»Generell gilt festzuhalten, dass es keine Ausdünnung des DB-Fernverkehrsangebots gibt.«

Das sieht Bernhard Kaster anders. Der CDU-Bundestagsabgeordnete aus Trier in Rheinland-Pfalz ist sauer auf die Deutsche Bahn:

O-Ton, Bernhard Kaster, CDU, Bundestagsabgeordneter:

»Ja, hier sehen wir die Abfahrtstafel des Trierer Hauptbahnhofs und da müssen wir leider feststellen, dass seit dem Dezember-Fahrplanwechsel zwei Drittel der Fernzüge weggefallen sind. Wir haben hier ausschließlich noch Nahverkehr, und ich sage einfach: Hier ist die Bahn auf einer Irrfahrt. Es kann nicht sein, dass Fernzüge, Fernverkehr nur noch stattfindet zwischen Hamburg, Köln und München, und die mittleren Städte nur noch den Lärm der Güterzüge bekommen.«

Die Deutsche Bahn argumentiert mit Wirtschaftlichkeit. Manche Strecken würden eben nicht so stark nachgefragt. Wo Bedarf sei, baue man ja sogar noch aus. Vor allem schnelle ICE-Trassen. Doch das ist nur die halbe Wahrheit.

Die Entwicklung der Fernverkehrsabfahrten seit 1999, abseits der Hauptachsen zeigt: Wiesbaden gewann als einzige Großstadt dazu. Die anderen Städte verloren. In der Fläche kürzte die Bahn ihr Angebot um 46 Prozent.

O-Ton, Martin Zeil, FDP, Verkehrsminister, Bayern:

»Das ist natürlich in hohem Maße kontraproduktiv. Es läuft unseren Strategien ja gerade in ländlichen Regionen anzubinden, ihnen Zukunft zu geben, Arbeit zu den Menschen zu bringen, die Abwanderung zu stoppen, natürlich völlig zuwider. Und deswegen ist diese Ausdünnung im Personenfernverkehr auch in keiner Weise hinzunehmen.«

Und Bayern steht mit seiner Kritik nicht alleine. Elf weitere Verkehrsministerien teilen REPORT MAINZ mit, die Deutschen Bahn müsse ihren Rückzug aus der Fläche stoppen. Auch der Deutsche Städtetag.

O-Ton, Horst Frank, Vize-Präsident, Deutscher Städtetag:

»Wenn ich die Zahlen der letzten Jahre anschau, dieser Abbau, dann werden wir immer mehr ein bahnmäßiges Entwicklungsland. Und das kann nicht sein. Hier ganz klar die Forderung: Nicht weiter abhängen unsere Städte, auch die Oberzentren und Mittelzentren, sondern wir brauchen mehr und wir brauchen ganz klar einen Vorrang: Schiene vor Straße.«

Wir fahren mit Kurt Werner von Neustadt in Rheinland-Pfalz nach Homburg im Saarland. Die 80 Kilometer pendelt er seit zwölf Jahren, früher mit dem ICE, bis der gestrichen wurde. Dann mit dem Intercity – bis zum letzten Fahrplanwechsel.

O-Ton, Kurt Werner:

»Da ist dann der IC eingestellt worden. Den gab's nur noch selten, im Vergleich zum Interregio oder anderen Zugformen sehr selten. Aber man kam wenigstens noch morgens voran und abends zurück. Die Zeiten sind nun auch vorbei.«

Jetzt fährt er S-Bahn. Für das Umsteigen in Kaiserslautern gibt ihm die Bahn vier Minuten. Manchmal hat er Pech. Dann muss Kurt Werner auf den nächsten Zug warten, eine Stunde lang. Mit dem Intercity war er eine Dreiviertelstunde unterwegs. Heute wird er zwei Stunden brauchen.

Abmoderation Fritz Frey:

Im Netz gibt es noch eine Langfassung des Selbstversuchs unseres Reporters – reportmainz.de, das lohnt sich!