

■ Aktuell

»Forum hat gezeigt, wo es im Argen liegt«

aus SIGNAL 05-06/2011 (Dezember 2011), Seite 9-11 (Artikel-Nr: 10000681)
Deutscher Bahnkunden-Verband

2. Forum »Flächendeckendes Fernbahn-Netz in Deutschland«

Am 4. und 5. November 2010 hatte der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) zu einem ersten Verkehrsforum nach Jena eingeladen, das sich mit den Auswirkungen des 2006 aufgegebenen InterRegio-Angebots befasste. Ein Jahr später, am 7. und 8. November 2011, fand nun ein weiteres Forum statt, dieses Mal im oberfränkischen Marktredwitz. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden die Möglichkeiten für die Realisierung eines flächendeckenden Fernverkehrs in Deutschland diskutiert.

Das Forum zeigte für DBV-Präsident Gerhard J. Curth, »wo es im Argen liegt«. Der Tagungsort Marktredwitz selbst stand stellvertretend für all jene Regionen in Deutschland, die in den letzten 10 bis 15 Jahren systematisch vom Fernbahnverkehr abgekoppelt worden sind. So sind allein 33 Oberzentren in Deutschland derzeit nicht mit einem Zug des DB-Fernverkehrs erreichbar. Auch Kurstädte und Heilbäder klagen zunehmend über die schlechte Erreichbarkeit mit der Bahn.

Laut Uwe-Bernd Vogel, DBV-Landesverband Bayern, stellt sich der Fernverkehr im Freistaat als »Knochen« dar mit den Enden Nürnberg und München plus deren jeweiligem S-Bahn-Netz und der Neubaustrecke über Ingolstadt. Der Fernverkehr könne und müsse wieder ein richtiges Netz werden, forderte Vogel.

Vernachlässigter Bahnknoten Marktredwitz

Die Oberbürgermeisterin von Marktredwitz, Dr. Birgit Seelbinder (parteilos), erinnerte an die Lage von Marktredwitz im deutschen und europäischen Bahnnetz: Marktredwitz war einst »Achsenkreuz« der Fernstrecken (Paris--Nürnberg--Cheb/Eger--Prag und Berlin--Leipzig--Nürnberg/München. Dabei biete allein die tschechische Nachbarregion mit zwei Millionen Einwohnern und den weltbekanntesten Kurbädern genügend Potenzial für den Fernverkehr der Bahn. Die Oberbürgermeisterin, die auch Präsidentin des Städtetzwerkes »EgroNet« ist, forderte nach der Fertigstellung der Autobahn A6, dass nunmehr die Eisenbahninfrastruktur folgen müsse. »Die Tschechen wissen nicht, ob es sich lohnt, bis zur deutschen Grenze zu planen«, tadelte die Oberbürgermeisterin die Untätigkeit und Verschleppungstaktik von DB AG und Bund.

Ihr Kollege aus Hof, Oberbürgermeister Dr. Harald Fichtner (CSU), pflichtete ihr in den meisten Punkten bei und ergänzte: Hof habe die fünf—theisten Bahn-Umsteiger im Freistaat. Das Image der Stadt sei gerade in Bezug auf die Bahn sehr positiv. Dazu beigetragen habe auch der Fokus der Weltpolitik, die im Oktober 1989 auf Hof und die Flüchtlingszüge aus Prag schaute. Doch seit 2006 habe Hof keinen Fernverkehr mehr. »Es ist kaum vermittelbar: Es gibt keine Reservierung, keine Informationen, keine Verpflegung. Dabei hat der VT 612 sehr gute Fahrzeiten. Platzangebot und Fahrkomfort sind aber nicht fernverkehrswürdig«, sagte Harald Fichtner.

Bund missachtet Artikel 87e GG



Bahnhof Marktredwitz - einst Fernzugknoten für Ost-West wie Nord-Süd, heute nur noch Regionalzughalt. Rechts ein Zug der Vogtlandbahn, links der Sonderzug für die Teilnehmer des DBVForums. (Foto: Oswald Richter)

Artikel 87e, Abs. 4 Grundgesetz
„Der Bund gewährleistet, 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. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“

Anmerkung: Der Schienenpersonennahverkehr ist Ländersache. Das Bundesgesetz gibt es bis heute nicht.



Die DBV-Delegation zu Gast bei der Agilis Verkehrsgesellschaft, einer Tochter von BeNEX und Hamburger Hochbahn AG, in ihrem Werk in Marktredwitz, rechts Agilis-Pressesprecher Michael Rieger. (Foto: Oswald Richter)

Der Vater des Interregio



Der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) und die Agilis Verkehrsgesellschaft (AG) haben sich in Marktredwitz ein Memorandum über den Interregio-Verkehr gegeben. (Foto: Oswald Richter)

(Frankenpost, 9. November 2011)



Im Mittelpunkt des Forums - auch im Wortsinne: Der Fernverkehr für die Fläche, wie er einst mit dem InterRegio existierte. (Foto: Henning Böhserz)

Im Lauf der Vorträge, die von namhaften Experten gehalten wurden, kristallisierte sich heraus, dass die Bundesrepublik Deutschland ihrer in Artikel 87e Grundgesetz formulierten Daseinsvorsorge in Bezug auf den Fernverkehr völlig unzureichend nachkommt. Das arbeitete Moritz Kirchesch von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung, Referat ländliche Strukturentwicklung, in seinem Vortrag heraus. Gerhard J. Curth kritisierte, dass »eine Grundgesetzaufgabe einem Privatunternehmen überlassen wird. Es wird von Politik und Bahn AG am Grundgesetz heruminterpretiert.« Aufgabe sei es daher, die Bahnreform von 1993 so nachzubessern, dass die Monopolstellung eines Unternehmens herausgehalten wird.

Prof. Dr. Karl-Dieter Bodack legte dar, dass ein Fernbahn-Zugsystem »InterRegio neu« mit beherrschbarem finanziellen und infrastrukturellen Aufwand realisiert werden könne, dass sich obendrein in weniger als vier Jahren amortisiere und somit selbst tragen könne. Der »InterRegio neu« schließe alle Lücken und binde auch alle 33 derzeit nicht bedienten Oberzentren wieder an. Die DB AG, so sagte Karl-Dieter Bodack, setze mit der Konzentration auf Hochgeschwindigkeitsstrecken und den ICE die falschen Prioritäten. Obendrein sei diese Strategie extrem teuer und führe auch nicht zu Fahrgastzuwächsen, wie sie mit einem in die Fläche gehenden Fernzug-System möglich wären.

Kritik an DB-Fernverkehrsstrategie

Diese Ansicht vertrat auch Dipl.-Ing. Andreas Schulz, Prokurist und Abteilungsleiter Planung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG): »Der Fernverkehr hatte zwischen 1993 und 2008 einen Zugewinn nach Personenkilometern von drei Prozent - trotz 30 Milliarden Euro Investitionen«, kritisierte er die falsche Prioritätensetzung. »Faktisch stagniert er, während im Nahverkehr Zugewinne von 48 Prozent zu verzeichnen sind.«

Harmen van-Zijderveld, Leiter Angebotsmanagement der DB Fernverkehr AG, erläuterte die Fernverkehrsstrategie der DB AG für die kommenden Jahre. Die DB AG werde mit Tagesrand-IC, neuen Doppelstockwagen und dem neuen Fahrzeug ICx künftig wieder mehr Fernverkehr in der Fläche anbieten. Er verwies aber auf die Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs, die ein Minimum an Fahrgastzahlen erfordere.

Schienenverkehrspreis für Karl-Dieter Bodack

Am Rande des 2. Fernbahn-Forums wurde auf einem Empfang, den Oberbürgermeisterin Dr. Birgit Seelbinder im Rathaus von Marktredwitz gab, der Deutsche Schienenverkehrspreis 2011 in der Kategorie »Lebenswerk« verliehen. Er ging an Prof. Dr. Karl-Dieter Bodack in Würdigung seines Lebenswerkes (siehe auch Seite 10). Karl-Dieter Bodack, so DBV-Präsident Gerhard J. Curth in seiner Laudatio, war der Erfinder des InterRegio und des Zugsystems »IC ,79« der Deutschen Bundesbahn. Er habe es stets als seine Aufgabe verstanden, den Fahrgästen ein Reiseerlebnis zu schaffen. Karl-Dieter Bodack nahm den Preis aus den Händen der Oberbürgermeisterin entgegen, die 1998 selbst Preisträgerin war. In seiner Rede dankte der Preisträger seinen Mitstreitern, ohne die er seine Ideen nicht hätte umsetzen können. (hg)

Ein Tagungsband für die DBV-Foren in Jena (2010) und Marktredwitz (2011) ist in Vorbereitung.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000681>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten