

Sächsische Zeitung 21.04.2010

Die Bahn gerät außer Takt

Von Michael Rothe

Das Fernverkehrskonzept 2011 für Sachsen steht. Die Intervention der Politik hat nicht viel gebracht.

Nach Wochen der Unsicherheit und des Streits steht der Fernverkehrsfahrplan der Deutschen Bahn ab Dezember 2010. Ein Gespräch zwischen Sachsens Wirtschaftsminister Sven Morlok (FDP) und Ulrich Homburg, Bahn-Vorstand Personenverkehr, besiegelt eine „Übergangslösung“, solange die ICE-Neigetechnik bei der Bahn nicht genutzt werde – mindestens bis Ende 2011, wenn als Voraussetzung die ersten ICE-Radsätze ausgetauscht werden sollen. Die SZ beantwortet Fragen zum Thema.

Was bedeutet der neue Fahrplan für Dresden?

Die Zahl der Fernverkehrsverbindungen zwischen Dresden und Leipzig bleibt gleich. Die Züge fahren etwa alle 40 bzw. 80 Minuten, zeitweise im 60-Minuten-Takt. Es gibt mehr direkt erreichbare Ziele: Magdeburg, Hannover, Bremen, Düsseldorf. Frankfurt am Main ist so oft wie derzeit erreichbar: Alle zwei Stunden können Frankfurt und weiter Wiesbaden umsteigefrei in der bisherigen Zeit per ICE erreicht werden. In der Zwischenstunde gibt es eine Verbindung nach Oldenburg über Leipzig, Magdeburg, Hannover, Bremen. Frankfurt-Reisende haben in Leipzig Anschluss. Die Linie Dresden–Leipzig wird montags bis freitags am Morgen durch einen IC-Zug ergänzt.

Welche Neuerungen bringt das Konzept für Leipzig?

Der Stundentakt zwischen Leipzig und Berlin bleibt. Direkt nach Hamburg geht es alle zwei Stunden und damit öfter, nach Frankfurt so häufig wie bisher – aber statt alle 60 Minuten alle 40 oder 80 Minuten. Zweistündlich bedient ein ICE die Strecke. Dazwischen ist ein IC mit mehr Stopps unterwegs. Zwischen Leipzig und München besteht eine zweistündliche Direktverbindung über Halle, Jena, Nürnberg, Ingolstadt. Dazwischen geht es nur mit Umstieg in Naumburg dorthin. ICE fahren so alle 40 bzw. 80 Minuten. Mit zweistündlich versetzten Zügen nach Berlin und Hamburg bleibt es beim Stundentakt in die Hauptstadt. Es wird zwei neue Direktanbindungen nach Düsseldorf via Kassel geben. Einige Züge nach Magdeburg und Hannover fahren als ICE statt wie bisher als IC.

Auf welche Veränderungen muss sich Riesa einstellen?

Der stündliche Fernverkehrshalt in Riesa bleibt – anders als die Bahn wollte. Die zweistündliche Direktlinie Oldenburg–Hannover–Magdeburg–Halle–Leipzig wird nach Dresden mit Halt in Riesa verlängert.

Was hat der Protest der Landespolitik gebracht?

Nicht viel. Wohl auch deshalb reagierte Minister Morlok zurückhaltend. Statt Jubel oder Schelte: Bedauern. Auf der Habenseite stehen nur ein zusätzlicher Pendler-IC zwischen Dresden und Leipzig und der Halt in Riesa. Der kundenunfreundlichen Taktung – neben der ICE-Misere auch der Koordination am Knoten Frankfurt geschuldet – war nicht beizukommen, wie auch der zeitraubenden Linienführung Leipzig–Augsburg–München.

Wie reagieren Kunden, Nahverkehr und Politik?

Wolfram Leuze von Fahrgastverband Pro Bahn, ist empört. Leipzig werde vom Nord-Süd-Verkehr abgekoppelt, der Wegfall des Stundentakts mache den Fernverkehr unattraktiv. „Und bei der Übergangslösung glaube ich der Bahn kein Wort“, sagt der Sprecher für Mitteldeutschland. Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) ist noch bei der Meinungsbildung. „Wir werden untersuchen, welche negativen Auswirkungen das geänderte Konzept im Detail hat“, heißt es. Dann würden die Kunden über Fahrplanänderungen informiert. Andreas Glowienka, Chef beim Verkehrsverbund für den Großraum Leipzig, nimmt kein Blatt vor den Mund. „Man versucht uns mit Kosmetik abzuspeisen“, so der ZVNL-Chef. Natürlich seien die Regionalverkehrsanschlüsse nicht sicher. Die Landtagsabgeordnete Eva Jähnigen (Grüne) nennt die Verbesserungen „völlig unbefriedigend“. Für gute Fernbahnangebote brauche es öffentlichen Druck, „sonst gehen die Kürzungen in die nächste Runde“.

Wie ist das neue Konzept unterm Strich zu bewerten?

Die Pläne sind nicht schön, Sachsen verliert im Fernverkehr zunehmend den Anschluss. Immerhin haben Kunden rechtzeitig Planungssicherheit. Aber was die Bahn als adäquaten Ersatz zum bisherigen Fernverkehr verkauft, ist es natürlich nicht. Leipzig treffen die Einschränkungen mehr als Dresden. Bei gleicher Masse sinkt die Klasse des Angebots. Längere Fahrzeit, schlechtere Anschlüsse und mehr Umstiege vergraulen Kunden – auch im Nahverkehr. Das Gesamtsystem ist gefährdet.