

Bielefeld – Kassel:

# Denkverbote überwinden

## Der direkte Zug könnte schon fahren

➤ PRO BAHN zeigt mit einem Projekt, wie Regionen verbunden werden können: Der „Fliegende Hermann“ soll Bielefeld mit Kassel verbinden. Der neue Zug könnte schon heute fahren, aber der Interregio hat den Start bisher verhindert. Trotz großen Interesses: Denkverbote und fragwürdige Definitionen von „Nahverkehr“ verhindern bisher ein zukunftsfähiges Projekt.

### ■ Es war einmal

Für Kassel ist der ostwestfälische Wirtschaftsraum mit rund 2 Millionen Einwohnern der nächstgelegene, für Ostwestfalen ist der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe das Tor nach Süden und der Zustieg zum ICE. Doch als der ICE mit der Eröffnung der Neubaustrecke Hannover – Würzburg nach Kassel kam, ging der Schnellzug. Die wenigen, aber traditionellen Direktverbindungen fielen dem Interregio-Konzept und der Streichung der D-Züge zum Opfer.

Der Direktanschluss vom IC zum ICE in Hannover, den Wirtschaftskreise aus dem Raum Bielefeld bei Heinz Dürr durchsetzten, hielt nicht lange den ständigen Fahrplanänderungen stand. Immer mehr Autos mit ostwestfälischen Kennzeichen stehen auf dem Parkdeck des Bahnhofs Wilhelmshöhe und des Regionalflughafens Paderborn-Lippstadt.

### ■ Kommt der Interregio?

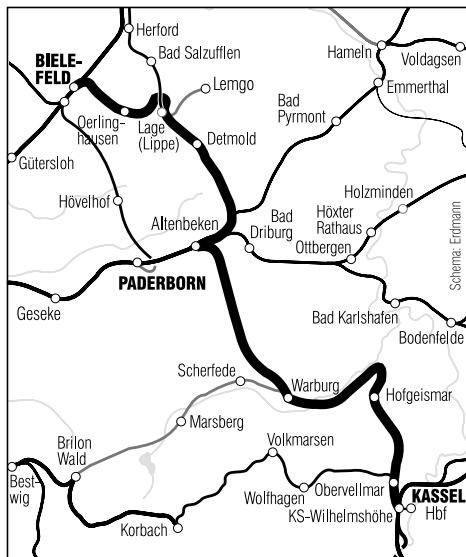
Der gute Start einer der ersten Interregio-Linien, damals von Aachen nach Bebra, und optimistische DB-Projektkarten, auf denen ein vierstündlicher Interregio von Kassel nach Bielefeld aufgemalt war, gaukelten eine bessere Zukunft vor. Was die DB wirklich bot, war ein Nahverkehrszug von Bielefeld bis Kassel-Wilhelmshöhe mit drei Stunden Fahrzeit und Halt auf allen Zwischenstationen. Er konnte von PRO BAHN in letzter Minute verhindert werden: Wenigstens ein schneller Zug nach Altenbeken mit Interregio-Anschluss wurde eingerichtet. Der Interregio von Kassel nach Bielefeld kam nie.

### ■ Am Prellbock ist Schluss

Der schnelle Zug heißt mittlerweile „Der Leineweber“ und startet von Bielefeld. Aber er fährt immer noch nicht nach Kassel, am Prellbock in Altenbeken ist Schluss. Nach Kassel muss man umsteigen. Bei Verspätungen muss man lange auf den nächsten Zug warten und noch ein zweites Mal umsteigen, um überhaupt in Kassel anzukommen. Dem Service-Personal in Altenbeken ist es zu verdanken, dass das nicht sehr oft der Fall ist. Mit Umsicht werden die Anschlüsse sichergestellt – solange die Zugführer der Interregio-Züge mitmachen! Aber öfters fahren sie einfach ab, während der Anschlusszug gerade einläuft. Dann müssen Taxi-Gutscheine ausgegeben werden.



*Am Prellbock in Altenbeken endet die Fahrt des „Leineweber“ aus Bielefeld. Doch nicht die Schienen verhindern die Weiterfahrt – der Interregio führt zu Denkverboten.*



### ■ Der direkte Zug könnte schon fahren

**P**RO BAHN hat nachgerechnet: Der „Leineweber“ könnte weiterfahren – sofort. Technisch gibt es keine Probleme. Das Projekt „Fliegender Hermann“ ist mittlerweile mehr als drei Jahre alt. Als es in die Öffentlichkeit gebracht wurde, bekam es große Resonanz. Die vollständige Integration überzeugte viele. Doch das Projekt liegt in der Schublade. Warum?

Das erste Argument, das angeführt wird: Das ist doch kein Nahverkehr, das ist Sache der Deutschen Bahn AG. Inzwischen plant das Land Nordrhein-Westfalen „Nahverkehrszüge“, die weiter und schneller fahren als der „Fliegende Hermann“. Aber im Eggegebirge gehen die Uhren nach.

Das zweite Argument kommt prompt: Das gefährdet den Interregio. Mittlerweile denken die Länder darüber nach, selbst den Interregio einzukaufen – auch das Land Nordrhein-Westfalen. Aber Ostwestfalen ist weit weg von Düsseldorf.

Das dritte Argument: Das kostet ja Geld! Zugegeben, ein wenig wird es schon kosten. Aber dass hier Fahrgäste zu gewinnen sind, die mehr zahlen als anderswo, das hat niemand gegengerechnet. Dass es der Region Vorteile bringt, eigene schnelle Züge zu haben, haben andere Länder vorgemacht.

Der „Leineweber“ hat einen festen Platz im Nahverkehrsplan des Verkehrsverbunds Ostwestfalen-Lippe, aber seine Fortsetzung in Richtung Kassel ist bislang verhindert worden vom dafür zuständigen Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter.

### ■ Je weiter, desto mehr Bahnfahrer

Eine Analyse der Fahrgastzahlen, die 1991 von Intraplan erhoben wurden, ergab: Je weiter weg die Reise nach Süden geht, desto höher wird der Anteil der Bahnreisenden aus Ostwestfalen. Nach Baden-Württemberg führen 15 % der Reisen mit der Bahn, nach Hessen ganze 2,8 %.

Eine sehr vorsichtige Prognose ergibt, dass durch eine bessere Anbindung an den ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe jährlich 400.000 Anschlussreisende auf die direkte Linie gezo-

gen werden könnten, ganz abgesehen von den Wirkungen im Nahverkehr. Aber bis heute hat es die Region nicht einmal zu einer qualifizierten Potenzialanalyse gebracht – ein beschämendes Ergebnis, wenn man sich die Aktivitäten in andere Regionen ansieht.

Dafür bietet der Sommerfahrplan 2001 eine deutschlandweit einsame Spitzenleistung: eine „Spätverbindung“ mit einer Reisezeit von dreieinhalb Stunden, dreimaligem Umsteigen (Kassel-Wilh. ab 20.34, Bielefeld an 0.01, nur Fr und Sa). Es muss ein richtiges Vergnügen sein, sich die halbe Nacht auf Bahnsteigen und in Bummelzügen um die Ohren zu schlagen.

### ■ Die Zeit drängt

Mittlerweile drängt die Zeit. Die DB spricht doppelzünftig: Mal ist vom Einsatz des ICE-T zwischen Dortmund und Erfurt die Rede, mal vom „Interregio-Express“. Kommt der ICE, dann sind die Zeiten vorbei, in denen Verbundfahrtscheine gültig sind – jetzt werden sie im Interregio nicht nur in Westfalen, sondern auch in Nordhessen anerkannt. Die Tagesrandverbindungen, die die Region braucht, wird der teure ICE auch nicht anbieten. Kommt aber der „Interregio-Express“, dann müssen die Länder tief in die Tasche greifen, Mehldorn freut sich über seine erfolgreiche Geschäftspolitik: Er kassiert nicht nur vom Land, sondern auch bei den Fahrgästen aus Bielefeld für den Umweg mit dem ICE über Hannover und Köln. Die Fahrgäste der Region haben das Nachsehen, weil ihre Bedürfnisse auf der Strecke bleiben.

### ■ Ab- oder ausgeschrieben?

Jetzt ist der „Leineweber“ zusammen mit drei anderen Strecken europaweit ausgeschrieben worden. Vielleicht kommt ein Unternehmer, der etwas unternimmt gegen den Stillstand. Die Schienen sind schon da, die Fahrgäste auch – nur der Zug fährt noch nicht. **Wo ein Wille ist, ist ein Weg – fehlt es am Willen?**

(re)

### ■ Warum „Fliegender Hermann“?

Seit 1875 steht auf den Höhen des Teutoburger Waldes oberhalb Detmolds die Statue von Hermann, dem Cherusker. Das Denkmal erinnert an die Schlacht zwischen Germanen und Römern im Teutoburger Wald und grüßt die Reisenden in den Zügen zwischen Bielefeld und Kassel.

### Weitere Informationen:

Das PRO BAHN-Konzept „Fliegender Hermann“ steht als Online-Version ab Anfang August unter [www.pro-bahn.de](http://www.pro-bahn.de) zur Verfügung.