

Fernverkehr am Tagesrand

Das Magdeburg-Syndrom

➤ *Der Bund muss ein ausreichendes Fernverkehrsangebot auch zu Zeiten schwacher Nachfrage und über die Grenzen hinweg sicher stellen.*

■ Der Intercity von Hannover nach Leipzig ist die Lebensader für die Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts und gleichzeitig die schnelle Verbindung zur zweiten großen Stadt des Landes, Halle an der Saale. Mit dem Intercity erreicht man alle Ziele Deutschlands im Süden, Westen, Norden und Osten. Nur Berlin liegt in Regionalexpress-Reichweite. Doch samstags um 19 Uhr fährt der letzte Intercity nach Hannover, Sonntags um 9 Uhr der erste. Von Halle nach Magdeburg ist noch zwei Stunden länger Betriebsruhe. Auch in der Gegenrichtung können die Lichter am Intercity-Bahnsteig am Wochenende 16 Stunden lang ausgeschaltet bleiben.

Zum Intercity gibt es keine ernst zu nehmende Alternative. Die Regionalzüge halten an allen Stationen, die Fahrt dauert mehr als eine Stunde länger.

➔ **Nicht nur Magdeburg**

Das Krankheitsbild Magdeburg-Syndrom grassiert auch in anderen Teilen der Republik. Der letzte Zug von Dortmund nach Erfurt fährt täglich um 16.48 Uhr ab, und in der Gegenrichtung kann man nicht vor 11.15 Uhr, sonntags erst um 13.15 Uhr eintreffen. Auf vielen anderen Intercity-Linien sieht es nicht besser aus. In einigen Fällen gibt es überhaupt keine Reisemöglichkeit mehr, in anderen noch einen passablen Regionalexpress als Alternative. Erst zum 15. Juni dieses Jahres wurde eine ganze Reihe von Fernverkehrszügen wegen „zu geringer Besetzung“ gestrichen. „Gering besetzt“ heißt: 40 bis 50 Fahrgäste sind zu wenig, um einen Zug mit vier bis fünf Mann Besatzung zu fahren. Tatsächlich lässt die Nachfrage im Fernverkehr am späten Abend stark

nach. Am Sonntag fahren die Reisenden zwar bis spät in die Nacht, stehen aber entsprechend später auf.

➔ **DB sucht Lösungen**

Die DB sucht nach neuen Lösungen. Darüber haben Ende Juli DB-Personenverkehrsvorstand Karl-Friedrich Rausch und der PRO BAHN-Bundessvorsitzende Karl-Peter Naumann gesprochen. Beispielsweise hält PRO BAHN den Einsatz von Nahverkehrstriebwagen für möglich, die mit 40 bis 50 Reisenden gar nicht mehr so schwach besetzt aussehen und mit einem Zugbegleiter auskommen. Solche Fahrzeuge bieten zwar etwas weniger Komfort, aber ein Freigetränk für den kleinen Komfortnachteil würde den frühen und späten Fahrgästen zeigen, dass man sich um sie bemüht. Einige, aber nicht alle notwendigen Verbindungen könnten so erhalten bleiben.

➔ **Grenzübergänge geschlossen**

Das Magdeburg-Syndrom zeigt sich auch an ganz anderer Stelle: an den Grenzen Deutschlands. Der Grenzübergang Emmerich zwischen Amsterdam und Düsseldorf ist von 20 Uhr abends bis 10 Uhr morgens für Reisende geschlossen. Ge-

schäftsreisende erreichen ihre Ziele kaum vor dem Mittagessen. Eine Alternative gibt es nicht – außer per Flugzeug und Auto. Eine Änderung ist nicht in Sicht, wie niederländische Fahrplanunterlagen belegen.

In Aachen sieht es auf der Route Köln – Brüssel nicht besser aus: Auch hier ist der Grenzübergang viel zu lange für Fernzüge „dicht“. Wer spontan reisen will oder muss, wird vom Thalys abgewiesen, wenn dieser ausgebucht ist. Zwar sollen ab 2009 mehr Thalys-Züge verkehren, aber Thalys wird bei der Reservierungspflicht bleiben. Für den Umweg über Maastricht gibt es keine durchgehenden Fahrkarten, weil die Fahrt über zwei Staatsgrenzen geht, und so bleibt nur ein vornehm „Euregio-Express“ genannter altmodischer belgischer Triebwagen mit Halt auf allen Stationen.

In Bad Bentheim zwischen Amsterdam und Osnabrück soll das Angebot im Dezember dieses Jahres verbessert werden. Ausgenommen bleiben aber die Wochenenden, an denen mehrere Züge aus den Niederlanden gleich hinter der Grenze enden sollen. Die Reisenden dürfen ihre Fahrt mit der Westfalenbahn fortsetzen. Trotz weitaus längerer Fahrzeit verlangt die DB dafür den hohen Auslandstarif. Solche Verhältnisse sind im vereinten Europa nicht akzeptabel.

