



Pressemitteilung

Ein Jahr nach Bekanntgabe der InterRegio-Ersatzlösung im Land bleibt das Thema streitig

Zwiespältige Bilanz

Der unabhängige Fahrgastverband fordert Ausschreibung und verbesserte Direktverbindungen

Stuttgart, 15.1.2002, ua/js

Ein Jahr nach der Einigung des Landes Baden-Württemberg mit der Deutschen Bahn AG auf ein Ersatzkonzept wegen der Streichungen im Fernverkehr zog der Fahrgastverband PRO BAHN e.V. eine differenzierte Bilanz. Der stellvertretende Vorsitzende Josef Schneider würdigte die Übergangslösung. Für den kommenden Fahrplan ab 15.12.2002 forderte er jedoch ein langfristiges Konzept.

Am 17.1.2001 gab das Verkehrsministerium des Landes die Einigung mit der DB AG bekannt. Josef Schneider sieht die damaligen Anstrengungen des Landes und von DB Regio positiv. „Die Beteiligten mussten in kürzester Zeit die eigenmächtigen Fernverkehrskürzungen der DB Reise&Touristik AG auffangen“. So blieben zumindest die vorhandenen Verbindungen erhalten. Allerdings sank mit dem Einsatz von Nahverkehrswagen der Komfort deutlich. Als besonders nachteilig erwies sich die Kurzläufigkeit der jeweiligen Ersatzverbindungen. So muss nun mehr umgestiegen werden. Als positiver Nebeneffekt fielen die tariflichen Vergünstigungen des Nahverkehrs, z.B. das Baden-Württemberg-Ticket, an.

„Die Phase des Übergangs muss am 15.12.2002 aber enden“ forderte Josef Schneider. Gestern dagegen kündigte Staatssekretär Mappus aus dem Umwelt- und Verkehrsministerium in St. Georgen ein weiteres Jahr der Übergangslösungen an. Josef Schneider von PRO BAHN appellierte an das Land Baden-Württemberg als Besteller von Nahverkehrsleistungen, verstärkt auf Konkurrenz auch bei den langlaufenden Linien im Land zu achten. „Wir sehen auch die Gefahr, dass private Konkurrenz-Unternehmen der DB AG Startschwierigkeiten haben könnten. Mittelfristig überwiegen die Vorteile von mehr Wettbewerb jedoch deutlich“, so Josef Schneider am Dienstag in Stuttgart. Nur mit mehr Wettbewerb ende die starke Abhängigkeit von einem einzigen Anbieter. „Mehr Wettbewerb senkt zudem die Preise für Bahnleistungen. Das Land könnte so anstehende Kürzungen der Bundesmittel für den Nahverkehr ausgleichen“, erläuterte der stellvertretende Landesvorsitzende.

Grundsätzlich begrüßt PRO BAHN die Bereitschaft des Landes, nun auch auf Hauptstrecken wie der Schwarzwaldbahn private Anbieter zu beteiligen. Wenn das Land nun aber aus eigenen Mitteln Ersatzverkehre finanzieren will, gebietet es die Rücksicht auf die Steuerzahler, die vorhandenen Mitteln durch Wettbewerb möglichst effektiv einzusetzen.

Als Abhilfe für die besonders im Schatten der Fernverkehrslinien liegenden Regionen Heilbronn und Oberschaben schlägt PRO BAHN die Prüfung einer durchgehende Verbindungen im 2-Stunden-Takt zwischen Heilbronn und Friedrichshafen über Stuttgart und Ulm vor. Durch Verknüpfung bestehender Regionalexpress-Linien könnte hier ohne zusätzlichen Aufwand eine attraktive Nord-Süd-Verbindung geschaffen werden. In diesem Zusammenhang räumt Schneider auch mit einem verbreiteten Missverständnis auf: „es ist immer die Rede von Nahverkehr. Tatsächlich ist damit aus Sicht der Deutschen Bahn AG jedoch nur gemeint, dass das Land als Besteller von sogenannten Nahverkehrsleistungen frühere Fernverkehrsverbindungen finanzieren soll.“ Gerade eine Verbindung von Nord nach Süd durch fast das ganze Land Baden-Württemberg könne nicht mehr als Nahverkehr bezeichnet werden. Von der Rheintalstrecke Mannheim-Basel abgesehen sind die Baden-Württemberger im Nord-Süd-Verkehr ausschließlich auf Nahverkehrszüge angewiesen. „Deshalb drängt sich solch eine Durchbindung von Heilbronn an den Bodensee geradezu auf“, stellt Josef Schneider abschließend fest.

Verantwortlich für den Inhalt:

Josef Schneider, stellvertretender Vorsitzender Pro Bahn-Landesverband
Baden-Württemberg e.V.,

Mobil-Tel. 0160 / 7025 154