



Der Bahnhof im nordostbayerischen Rehau soll ebenso veräußert werden wie die drei anderen abgebildeten Stationen. Das Gebäude stammt aus dem Jahr 1864.



Der Bahnhof des Marktes Erlbach liegt etwas abseits vom Bahnsteig, dafür aber direkt an der Hauptstraße ins 30 Kilometer entfernte Nürnberg.



Am Bahnhof in Bergen bei Traunstein rühmt die Bahn den „tollen Ausblick“. Als Erlös erwartet sich das Unternehmen mindestens 108 000 Euro.



Der Pilgerbahnhof Regensburg-Prüfening umfasst nicht nur das Empfangsgebäude, sondern auch Wohnhäuser, Nebengebäude und einen Garten. Fotos: Bahn AG

Verkehrsexperten warnen vor massiven Verschlechterungen für Fahrgäste

Ausverkauf der Bahnhöfe

DB will 210 Empfangsgebäude veräußern / Automaten sollen Ticketverkauf am Schalter ersetzen

Von Manfred Hummel

Die Deutsche Bahn AG zieht sich immer weiter aus der Fläche zurück. Von den derzeit 308 Bahnhöfen mit Empfangsgebäuden in ganz Bayern will das Verkehrsunternehmen nur noch 98 behalten. Zieht man die 37 Bahnhöfe im Einzugsbereich der Münchner S-Bahn ab, verbleiben lediglich 61 Bahnhöfe im Eigentum der Bahn.

Die Zahlen stammen aus einem Vorstandsbeschluss der DB Station & Service AG vom 29. November 2006. Das interne Papier wurde dem Obmann der Grünen im Verkehrsausschuss des Bundestags, Anton Hofreiter (Sauerlach), zugespielt, der es jetzt veröffentlichte. Nicht einmal jeder der 71 bayerischen Landkreise verfüge mehr über einen von der DB betriebenen Bahnhof mit persönlichem Fahrkartensverkauf, sagt der Verkehrsexperte. Er fragt sich, „wo das enden soll, wenn man weder am Bahnhof noch im Zug Fahrkarten kaufen kann“. Denn von 1. April dieses Jahres an wer-

den die Zugbegleiter in sämtlichen bayerischen Regionalzügen keine Fahrkarten mehr verkaufen. „Sie haben dann mehr Zeit für Information und Beratung der Kunden“, sagt ein Bahnsprecher.

Nach Angaben aus dem Büro Hofreiters haben Untersuchungen ergeben, dass für den Kauf einer Fahrkarte am Schalter durchschnittlich 20 Minuten Beratung notwendig sind. Schuld ist das komplizierte Tarifsystem. Der hohe Zeitaufwand rechnet sich aber nicht für das marktwirtschaftlich operierende Unternehmen. Deshalb ersetzen zunehmend Automaten den Menschen am Schalter. Der ist aber für viele Fahrgäste der letzte Rettungsanker, die an den schwer zu bedienenden Automaten scheitern, vom passenden Kleingeld ganz abgesehen. Hinzu kommt der Stressfaktor, wenn der Zug schon zu hören ist. Ältere Herrschaften, die zum Wandern fahren wollen, haben da ihre Probleme. Wer ohne Fahrkarte reist, zahlt künftig 40 Euro fürs Schwarzfahren, außer er kann nachweisen, dass der betreffende Automat kaputt war. „Die Bahn sieht das alles nicht

und wälzt die Probleme auf die Kunden ab“, klagt Andreas Frank vom Fahrgastverband Pro Bahn. Ruft er eine Service-Nummer an, ist auch die noch kostenpflichtig. Ob man so neue Kunden gewinnt, lassen die Kritiker dahingestellt.

Entschieden weist die DB „im bayerischen Landtag aufgetretene Unterstellungen“ zurück, wonach im Regionalverkehr die Anzahl der Zugbegleiter ausgedünnt werde. Wo noch ein Schaffner an Bord ist – auf den gut genutzten Hauptstrecken –, soll es so bleiben. Anders sieht es dagegen auf den vielen Nebenstrecken aus, wo im Zug nur noch einer die Bahn vertritt: der Lokführer.

Die Bahn dementiert, dass mit dem Verkauf der Empfangsgebäude der Fahrkartensverkauf eingeschränkt werde. „Die Eigentumsverhältnisse an Bahnhöfen stehen in keinem Zusammenhang mit dem Verkauf von Fahrkarten.“ Soweit die Theorie. In der Praxis ist es aber oft schwierig, noch Service wie Fahrkartensverkauf und Wartesaal unterzubringen, wenn der Bahnhof nicht mehr der Bahn gehört, gerade in kleineren Ortschaften.

Sogar von den 98 im Besitz der DB verbleibenden Bahnhöfen hätten nicht alle einen Fahrkartenschalter, sagte ein Sprecher. Es gebe dort auch Agenturen und Automaten.

Die Kommunen gelten für die Bahn als vorrangige Kaufinteressenten der bisweilen unter Denkmalschutz stehenden Bahnhöfe. Doch in den Rathäusern ist man auf die DB nicht gut zu sprechen. Wilfried Schober vom Bayerischen Gemeindetag erinnert daran, dass die Kommunen zu Reichsbahnzeiten den Grund für den Bahnhof quasi herschenken mussten. Heute komme eine Vermögensverwertungsgesellschaft im Auftrag der Bahn daher und verlange für das selbe Grundstück den Verkehrswert. Den wollen die Kommunen verständlicherweise nicht bezahlen. Da ziehen auch Werbeprüfungen wie „sehr schön“, „attraktiv“ und „Liebhaberobjekt“ nicht mehr. Keiner kümmert sich um die Gebäude, sie verdrecken und verfallen allerorten. Kein Service mehr, keine Toiletten, nur noch Automaten. „Das ist ein sehr unföhner Zug der Bahn“, sagt Schober.