



Deutschlandticket – Funktioniert das auf dem Land?

Bericht: Tobias Sylvan, Annie Vandalewsky, Friederike Rohmann

Kamera: Marco Pohlmann, Fabian Thomm, Moana Nitzschke

Schnitt: Mirko Wand

Sabine Dörr zeigt uns die Bushaltestelle vor ihrem Haus. Doch den öffentlichen Nahverkehr nutzt die Mitte 60-Jährige nur selten. Das sei für sie hier in Lichtenau, einer 7.000-Seelen-Gemeinde außerhalb von Chemnitz, einfach nicht praktikabel.

Sabine Dörr: 18.37 Uhr, da fährt der letzte nach Chemnitz.

Mit der Busanbindung nach Chemnitz ist am frühen Abend Schluss. In ihrem Ort gibt es zwar einen Bahnhof, an dem auch später noch Züge fahren. Doch das Problem sind die letzten drei Kilometer, um abends von dort wieder nach Hause zu kommen.

Sabine Dörr:

Wenn ich jetzt ins Theater zum Beispiel nach Chemnitz in die Stadthalle fahren würde, hätte ich keinen Bock, dann mehr abends hierher zu laufen. Das wäre mir eigentlich zu weit. Dann ist es immer wetterabhängig: regnet's, schneit's. Im Sommer kein Thema, und solange man gut zu Fuß ist.

Auch das Deutschlandticket für 49 Euro im Monat mache die Anbindung nicht attraktiver. Für ihre Familie rechne es sich nicht, so hatte sie es auch schon bei der Online-Umfrage des Meinungsbarometers MDRfragt geschrieben.

Sabine Dörr:

Keiner kennt jemand, der ein 49-Euro-Ticket hier hat, keiner. Wenn ich dann mit meinem Partner fahre, der müsste ja dann auch noch ein 49-Euro-Ticket. Da wären wir ja bei 98 Euro. Und für 98 Euro haben sie heute auch einen schönen Tank wieder voll.

Das Auto - es bleibt attraktiv für Frau Dörr - und nicht nur sie nutzt den ÖPNV selten. In Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt wohnt durchschnittlich ein Drittel der Bevölkerung auf dem Land. Laut einer Erhebung von 2017 werden hier aber nur fünf bis sieben Prozent der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt.

Sabine Dörr fährt im Schnitt täglich über 50 Kilometer mit dem Auto - auch weil sie häufig Freunde und Verwandte chauffiert.



Sabine Dörr:

Das sind meistens die Frauen noch übrig von der DDR-Zeit, die das nicht brauchten. Und das sind viele Frauen, die einfach dann nicht gefahren haben, gefahren sind, weil die Männer gefahren sind, das war so und Punkt. Und wenn die Männer dann nicht mehr da sind oder krank sind, stehen die Frauen haltlos da. Was habe ich immer gesagt? Hier müsste eine Straßenbahn lang fahren.

Tatsächlich ist die Region Chemnitz Vorreiterin, was die Straßenbahnanbindung vom Land in die Stadt betrifft. Zwar fährt die Bahn nicht direkt hinter dem Haus von Familie Dörr vorbei, doch am nächsten Bahnhof hält der Zug zwischen Chemnitz und Mittweida alle halbe Stunde. Beim sogenannten Chemnitzer Modell wurden dafür alte Bahnstrecken reaktiviert und miteinander verbunden, erklärt Mathias Korda von den Verkehrsbetrieben Mittelsachsen.

Mathias Korda, Geschäftsführer, Verkehrsverbund Mittelsachsen

Wir haben uns hier entschieden in Chemnitz, dass wir mit der Straßenbahn aufs Land fahren wollen oder mit der Eisenbahn in die Stadt rein, je nach Perspektive, und haben dazu ein Verkehrssystem eingerichtet, wo man direkt aus der Innenstadt in einem Fahrzeug sitzen bleiben kann und bis ins Umland, bis in die Mittelstädte, bis auf die Dörfer durchfahren kann. Wir haben halt damit erreicht, dass wir halt noch mehr in unsere Fahrzeuge gezogen haben. Dass wir mehr Fahrgäste aus dem Auto rausgeholt haben.

Doch der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs - zumindest wenn es um den Schienenverkehr geht - ist äußerst langwierig, zeigen die Ausbaupläne für das Chemnitzer Modell.

Die Baustufe null haben wir als Erste in Betrieb genommen. 2002 ist lange her, ist sehr erfolgreich, geht ungefähr 23 Kilometer bis nach Süden. Wir gehen davon aus, auch bei den folgenden Abständen werden wir immer über fünf, zehn oder noch mehr Jahre reden, bis die Umsetzung dann richtig vollendet ist.

Drei von sechs geplanten Strecken sind inzwischen in Betrieb. Lange Planungszeiten seien die größte Hürde für den ÖPNV-Ausbau in Deutschland, erklärt Steffen Dutsch. Der Verkehrsforscher an der Technischen Universität Dresden findet: Gute Ansätze gäbe es viele, doch damit mehr Menschen den öffentlichen Nahverkehr nutzen können, brauche es auch mehr Tempo.



Steffen Dutsch, Dipl. Ing., Fakultät für Verkehrswissenschaften, TU Dresden

Wenn von der Idee eines Ausbaus an irgendeiner Stelle bis zur Verwirklichung um 20, 30 Jahre vergehen, dann ist das schlicht zu lang. Ja, dann ist es eine Generation, das heißt, wenn ich irgendwo ja für eine Generation was tun will, ja, dann hat die nichts mehr davon.

Der Ausbau der Schiene lohne sich allerdings nur dort, wo viele Menschen leben und mitfahren. Für die letzten Kilometer ins Dorf wie bei Frau Dörr oder in Flächenlandkreisen mit wenigen Einwohnern bedarf es anderer Lösungen.

Ein Beispiel: die Landkreise Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg im südlichen Sachsen-Anhalt. Hier gibt es jetzt einen sogenannten On-Demand-Nahverkehr, und wir fahren mit. Per App oder Anruf kann einer der momentan 35 Kleinbusse bestellt werden, der die Passagiere dann auf einer flexiblen Route ans Ziel bringt - bis vor die Haustür, wenn gewünscht. Man teilt sich das Fahrzeug mit anderen, die eine ähnliche Route haben.

Bitteschön junge Frau, ich mach mal die Türe zu.

In Zörbig steigt Anika Hensel zu. Sie ist auf dem Weg zur Arbeit und bereits Stammkundin des neuen 'AnrufbusFlex'.

Anika Hensel:

Ich nutze das öfters, sehr oft eigentlich. Ich habe keinen Führerschein und muss immer auf Arbeit und das ist halt eine praktische Alternative.

Früher nahm sie der Ex-Freund mit oder sie wartete auf den regulären Linienverkehr. Heute bringt der Rufbus sie die zehn Kilometer in den Nachbarort.

Anika Hensel:

Solange, wie ich arbeiten geh. Für die anderen, für die nächste Generation, ich hoffe, dass es eigentlich immer sowas gibt. Dass man doch auch überall hinkommt. Gerade so mit den Dörfern. Da gibt es sehr, sehr schlechte Busverbindungen und da ist es dann schon sehr praktisch.

Anika Hensel hat eine regionale Abokarte und kein Deutschlandticket. Mit beidem würde sie einen Rabatt auf ihre Fahrt mit dem AnrufbusFlex bekommen: statt sieben Euro zahlt sie heute zwei. Ohne Draufzahlen geht es aber nicht, erklärt Fabian Watzke vom ausführenden Busunternehmen.



Fabian Watzke, Kaufmännischer Leiter, Vetter Verkehrsbetrieb GmbH

Wir sind ganz maßgeblich von den Fahrgeldeinnahmen abhängig, weil die einen nennenswerten Anteil des ÖPNVs finanzieren.

Reporterin: Das heißt also nur also das heißt quasi ihr Angebot wäre ohne diesen Aufschlag gar nicht möglich?

Zumindest nicht langfristig durchhaltbar. Wir hätten wahrscheinlich eine viel höhere Nutzerzahl. Das kann sein.

Doch auch mit Aufpreis verzeichne das Angebot steigende Fahrgastzahlen. Die Bilanz bei einer Pressekonferenz nach den ersten sechs Wochen: 500 Fahrgäste täglich. Für das Unternehmen sei das Ganze effizienter, als große Busse leer durch die Gegend fahren zu lassen.

Laut Verkehrsforscher Steffen Dutsch ist On-Demand-Verkehr auf dem Land nur eine Übergangslösung für die Verkehrswende. Denn häufig führen zu wenige Passagiere mit.

Steffen Dutsch, Dipl. Ing., Fakultät für Verkehrswissenschaften, TU Dresden

Die Problematik des öffentlichen Verkehrs auf dem Lande mit On-Demand-System liegt darin, dass wir ein sehr geringem Bündelungsgrad haben, 1,3 bis 1,8 Personen pro Fahrt. Und damit passiert natürlich eins, dass wir im Prinzip eine Art Taxiverkehr haben oder bitteschön, eine Art vergesellschafteten Individualverkehr. Und das ist natürlich auch aus der Sicht der Umwelt problematisch. Denn damit haben wir dann zwar auf dem Papier öffentlichen Verkehr, aber de facto ändert sich nichts. Es fahren genauso viele Fahrzeuge, mit genauso vielen Emissionen, mit möglicherweise einer ähnlichen Unfallwahrscheinlichkeit et cetera.

Zudem seien auch die Betriebskosten bei diesem ÖPNV-Modell sehr hoch. Schön wäre es, wenn das 49-Euro-Ticket das Angebot ganz abdecken könnte, ohne dass die Fahrgäste einen Aufpreis zahlen müssen. findet der Wittenberger Landrat Christian Tylsch. Dafür sei aber eine andere Finanzierung nötig.

Christian Tylsch, CDU, Landrat Wittenberg

Na, ganz klar, eine Subventionierung letztlich durch die öffentliche Hand. Mir ist es wichtig, dass wir, wenn wir über 49-Euro-Ticket reden, immer auch dazu sagen müssen, was wir für den ländlichen Bereich, den dünnbesiedelten Bereich, wo ich immer weniger Nachfrage habe, noch mal spezielle Lösungen entwickle. Und wenn Staat sagt, ich gebe sowieso sehr viel Geld in die Subventionierung, dann darf man es bitte nicht nur in den urbanen Gebieten machen, sondern man muss es auch im ländlichen Bereich machen. Da gibt es einfach Unterschiede.



Flexiblen ÖPNV aufs Land zu bringen kostet viel. Und noch sind Projekte wie der AnrufbusFlex nicht durch die öffentliche Hand unterstützt.

Zurück nach Chemnitz. Am Hauptbahnhof treffen wir den SPD-Bundestagsabgeordneten Detlef Müller. Gibt die Bundesregierung genug Geld für die Verkehrswende aus?

Detlef Müller, SPD, Mitglied des Bundestags

Der öffentliche Personennahverkehr ist Ländersache. Also eigentlich ist es Sache der Länder und Kommunen. Wir wissen aber, dass es auf Dauer nicht mehr zu finanzieren ist. Und wir arbeiten in Berlin an einem sogenannten Ausbau-Modernisierungspakt für den ÖPNV gemeinsam mit den Ländern und dann auch mal Finanzierungsmodelle zu zeigen, wie es denn gehen kann. Also es wird nicht so sein, dass der Bund jedes Jahr auch noch mehrere Milliarden rein gibt. Wenn da müssen das die Länder und die Kommunen auch tun. Wir wissen, dass wir mit der jetzigen Finanzierungsarchitektur nicht mehr weit kommen.

Lange Planungszeiten, teure Umsetzung: Bis ein ÖPNV-Angebot auch im ländlichen Raum mehr Menschen überzeugt, kann es dauern.

Sabine Dörr ist seit kurzem im Ruhestand - für die kurzen Wege soll jetzt zumindest das Fahrrad eine Alternative zum Auto werden.

Sabine Dörr:

Ich habe gesagt, im Rentnerdasein möchte ich vielleicht dann doch wieder sportlich aktiver und deswegen das E-Bike, das kann ich hier vor Ort. Ich habe hier große Taschen an meinen E-Bike. Und da will ich auch versuchen, meine Einkäufe zu erledigen.