

Landesversammlung BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Sachsen

8.-10. März 2013, Chemnitz, Mensa der TU Chemnitz



Gegenstand:

Chemnitzer Modell muss Schule machen: Vorfahrt für Bahn und Bus in Sachsen!

Antragsteller:

Stephan Kühn (KV Dresden), Martin Schmidt (KV Chemnitz), Eva Jähnigen (KV Dresden), Matthias Böhm (KV Görlitz), Sebastian Walther (KV Mittelsachsen), Carsten Enders (KV Dresden), Sven Krahnert (KV Erzgebirge), Tomas Werner (KV Dresden)

V-2

Bemerkungen:

Abstimmung:

Stimmen abgegeben: _____
Gültig: _____
Ja: _____ Nein: _____ Enth: _____
Zurückgezogen:
Modifizierte Übernahme:

- 1 **Chemnitzer Modell muss Schule machen: Vorfahrt für Bahn und Bus in Sachsen!**
- 2 ***Klare Prioritäten beim Bundesverkehrswegeplan: Ausbau des Bahnnetzes vorantreiben***
- 3 Für Bündnis 90/Die Grünen in Sachsen ist klar: Angesichts der knappen Haushaltsmittel beim
- 4 Bund haben nur Schienenprojekte mit einem hohen verkehrlichen Nutzen im neuen Bundesver-
- 5 kehrswegeplan Aussicht auf Erfolg. Ausbaustrecken, die sowohl dem Personen- als auch dem Gü-
- 6 terverkehr dienen und noch dazu zusätzliche Trassen für den Schienengüterverkehr schaffen, ha-
- 7 ben daher gute Chancen bei der Projektbewertung und -einordnung.
- 8 Besonderes Gewicht muss die (Wieder-)Anbindung der sächsischen Städte Chemnitz, Zwickau,
- 9 Plauen, Freiberg, Bautzen und Görlitz an das Fernverkehrsnetz haben. Bündnis 90/Die Grünen in
- 10 Sachsen finden sich mit der Abkopplung dieser Städte vom Fernverkehr und einem drittklassigen
- 11 Nahverkehrsangebot als „Ersatz“ nicht ab. Die halbherzigen Initiativen der sächsischen Staatsre-
- 12 gierung zur Verbesserung des Fernverkehrsangebots auf der Schiene sind völlig unzureichend und
- 13 Ausweis der verkorksten und einseitig autoorientierten Verkehrspolitik von Staatsminister Sven
- 14 Morlok.

15 Für die Wiederanbindung der genannten sächsischen Groß- und Mittelstädte an das Fernver-
16 kehrsnetz sind bestimmte infrastrukturelle Voraussetzungen unabdingbar. Dazu zählt die stre-
17 ckenweise noch fehlende Elektrifizierung. Deshalb muss der Freistaat Sachsen bei der Aufstellung
18 des nächsten Bundesverkehrswegeplans den Ausbaustrecken Dresden – Görlitz – (W gliniec),
19 Leipzig – Chemnitz und Dresden – Chemnitz – Nürnberg hohe Priorität einräumen. Auch die
20 Elektrifizierung der Strecke Weimar – Gößnitz des thüringischen Abschnitts der Mitte-
21 Deutschland-Verbindung ist für die Anbindung Westsachsens von zentraler Bedeutung – hier
22 müssen Thüringen und Sachsen an einem Strang ziehen.

23 Bei diesen Strecken fehlt lediglich abschnittsweise der Fahrdraht, der für die heute im Fernverkehr
24 eingesetzten elektrischen Triebzüge infrastrukturseitig Bedingung ist. Zwischen Leipzig und Chem-
25 nitz ist unabhängig von der präferierten Ausbauvariante (Ausbau der Strecke über Borna oder Bad
26 Lausick) zumindest abschnittsweise ein zweites Gleis erforderlich. Dem Ausbau der Verbindung
27 Plauen - Bad Brambach - (Cheb) kommt in erster Linie vor allem für den wachsenden Schienengü-
28 terverkehr große Bedeutung zu. Deshalb muss dieser Ausbau ebenso hoch priorisiert werden. Die
29 Strecke durch das Tal der Weißen Elster kann als Bypass zu der schon heute im Güterverkehr stark
30 ausgelasteten Elbtalstrecke dienen. Als Umleitungsstrecke für den Güterverkehr in Richtung Tsche-
31chien und Südosteuropa hat sie ihre Leistungsfähigkeit bei baubedingten Einschränkungen auf der
32 Elbtalstrecke zuletzt im Herbst 2011 unter Beweis gestellt, und das trotz eingleisiger Abschnitte
33 und fehlender Streckenelektrifizierung. Besonderes Augenmerk muss bei Strecken mit starkem
34 Güterverkehr auf den Lärmschutz der Anwohnerinnen und Anwohner gelegt werden.

35 **Prestigeprojekte blockieren sinnvollen Netzausbau**

36 Keinesfalls dürfen wir der Staatsregierung bei der Verengung der Perspektive auf prestigeträchtige
37 Vorhaben wie der öffentlich immer wieder gepushten Neubaustrecke im Korridor Dresden – Prag
38 folgen. Auch hier muss der Schwerpunkt auf dem Ausbau der vorhandenen Infrastruktur liegen.
39 Wäre die Magistrale Berlin - Dresden auf 200 km/h ausgebaut, ließen sich schon heute zwischen
40 Berlin und Prag konkurrenzfähige Fahrzeiten knapp über drei Stunden erzielen. Für die mittelfristig
41 erforderlichen Trassen im Schienengüterverkehr ist der Ausbau der finanziell überschaubareren
42 Strecke über Bad Brambach vorzuziehen. Die Festlegung auf eine Neubaustrecke zwischen Dres-
43 den und Prag würde bei weiterhin knappem Schienenbudget auf Bundesebene die wichtigen
44 sächsischen Ausbauprojekte auf lange Zeit blockieren. Die ICE-Strecke durch den Thüringer Wald
45 und Stuttgart 21 sind mahnende Beispiele dafür, wie Milliarden Euro abseits des tatsächlichen Be-
46 darfs investiert werden und wichtigere Projekte verhindern, weil die milliardenteuren Großprojekte
47 über lange Zeit die begrenzten Haushaltsmittel absorbieren. Für die erwähnte ICE-Strecke durch

48 Thüringen (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8) werden schon seit Jahren rund die Hälfte der
49 zur Verfügung stehenden Bundesmittel für den Neu- und Ausbau der Schienenwege eingesetzt.
50 Zusammen mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm sind damit rund Dreiviertel
51 der Bundesmittel in zwei Großprojekten gebunden. Prestigedenken blockiert damit den sinnvollen
52 Ausbau und die Beseitigung von Engpässen im deutschen Schienennetz – dies darf sich mit einem
53 neuen Prestigeprojekt in Sachsen nicht wiederholen. Vor einer Neubaustrecke zwischen Dresden
54 und Prag muss der Ausbau des bestehenden Netzes abgeschlossen sein.

55 **Neue Perspektiven für den Fernverkehr: SACHSENTAKT 21 einführen – Deutschland-Takt** 56 **planen**

57 Trotz massiver Stilllegungen in den 1990er Jahren verfügt unser Land immer noch über ein ver-
58 gleichsweise dichtes Schienennetz. Diese Infrastruktur ist die Basis für ein nachhaltigeres Verkehrs-
59 system, welches auf die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds setzt und in dem die
60 Bahn das Rückgrat bildet. Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss dem konsequenten Ausbau des
61 Eisenbahnnetzes hohe Priorität beimessen. Dabei muss das Angebot von Anfang an mitgedacht
62 und mitgeplant werden. Wir wollen den Ausbau des Schienennetzes auf die Bedürfnisse eines
63 landesweiten integralen Taktverkehrs (ITF) ausrichten – vom Fernverkehrszug, der die Großstädte
64 miteinander verbindet bis hin zur Regionalbahn und dem Regionalbus, der die Fläche erschließt.
65 Dabei gilt der Grundsatz: Das geplante Verkehrsangebot bestimmt die notwendigen Ausbaumaß-
66 nahmen im Streckennetz – nicht umgekehrt.

67 Fahrgastverbände, Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs und Verkehrsunternehmen
68 haben vor einigen Jahren die Initiative Deutschland-Takt gegründet. Der Name der Bahninitiative
69 ist Programm: Die Einführung eines bundesweiten integralen Taktfahrplans, der auch den Regio-
70 nen abseits der jetzigen Fernverkehrsmagistralen wieder eine Perspektive gibt. Die notwendigen
71 Schritte sind klar: Bund, Länder und Vertreter des Schienengüterverkehrs müssen sich auf die
72 Grundstruktur eines deutschlandweiten Taktfahrplans einigen. Daraus werden im weiteren Ver-
73 fahren die wichtigsten Bauvorhaben im Netz abgeleitet. Der Freistaat Sachsen muss sich nach-
74 drücklich dafür einsetzen, dass das langfristige Ziel eines Deutschland-Takts Eingang in den nächs-
75 ten Bundesverkehrswegeplan findet und gleichzeitig dessen stufenweise Einführung mit den dafür
76 notwendigen Infrastrukturmaßnahmen unterlegt wird. Als Teil eines deutschlandweiten ITF setzen
77 sich Bündnis 90/Die Grünen in Sachsen für einen Sachsentaktein. Dieser schafft mit mindestens im
78 Stundentakt verkehrenden Zügen für alle Bürgerinnen und Bürger unseres Landes bessere und
79 schnellere Verbindungen mit garantierten Anschlüssen in den Knoten. Wir haben das ambitionier-
80 te Ziel, eine kundenfreundliche ÖPNV-Anbindung bis in den letzten Winkel Sachsens sicherzustel-

81 len. Hierfür sind differenzierte Angebote und flexible Bedienformen v.a. in dünner besiedelten
82 Regionen vonnöten. Ein solcher Sachsentakt ist nutzerfreundlich: Anstatt Fahrpläne zu studieren,
83 müssen sich Fahrgäste nur noch die immer gleiche Abfahrtsminute an ihrer Haltestelle merken.
84 Lange Wartezeiten beim Umsteigen entfallen zukünftig.

85 Wir sind uns im Klaren, dass ein flächendeckendes Fernverkehrsnetz, das auch den zwischenzeit-
86 lich von der DB abgehängten sächsischen Städten wieder Zugang zum Fernverkehrsnetz ver-
87 schafft, nur dann Realität wird, wenn der Bund seiner Verantwortung für ein angemessenes Fern-
88 verkehrsangebot nach Artikel 87e Grundgesetz nachkommt. Dies setzt voraus, dass die bisher
89 verfolgte Politik, die dem Credo der „Eigenwirtschaftlichkeit“ des Fernverkehrs folgt, korrigiert
90 wird und künftig auch gemeinwirtschaftliche Aspekte bei der Planung des Fernverkehrs berück-
91 sichtigt werden. Dazu muss auch die strikte Trennung zwischen Fern- und Nahverkehrsangebot
92 aufgehoben werden. Die Einführung eines nachgeordneten Fernverkehrsnetzes, das man quasi als
93 Bindeglied zwischen schnellem Regionalverkehr und hochwertigem Fernverkehr (ICE-Netz) be-
94 trachten kann und das in der Ausdehnung etwa dem früheren InterRegio-Netzes entsprechen
95 würde, muss nicht teuer sein. Bahnexperten schätzen den bundesweiten Finanzierungsbedarf auf
96 einen niedrigen dreistelligen Millionenbetrag jährlich. Der zusätzliche externe Nutzen durch deut-
97 lich mehr Fahrgäste dürfte um ein Vielfaches höher sein.

98 **Finanzierungsgrundlage des öffentlichen Verkehrs sichern**

99 Von Jahr zu Jahr entscheiden sich immer mehr Bürgerinnen und Bürger für Bus und Bahn. Auch in
100 Sachsen steigen die Fahrgastzahlen bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbands. Wenn die
101 Energiewende im Verkehrssektor gelingen soll, müssen die öffentlichen Verkehrsmittel in Zukunft
102 noch mehr leisten; in den Großstädten muss der ÖPNV wieder zum Rückgrat des Verkehrs wer-
103 den. Im ländlichen Raum muss mindestens ein Grundangebot gesichert bzw. geschaffen werden.

104 Um Bus- und Bahnfahren noch attraktiver zu machen, brauchen wir eine verlässliche Finanze-
105 rungsgrundlage. Mit der Revision der Regionalisierungsmittel zum 1. Januar 2015 und der Fort-
106 führung der sogenannten Kompensationsmittel nach dem Entflechtungsgesetz (Ersatz für die frü-
107 heren Länderprogramme des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) stehen wichtige Weichen-
108 stellungen zur Zukunft der ÖPNV-Finanzierung an.

109 Die vom Bund zugewiesenen Regionalisierungsmittel für den Betrieb des ÖPNV werden in Sach-
110 sen nur zu 73 Prozent an die Verkehrsverbände zur eigentlich vorgesehenen Bestellung von Ver-
111 kehrsleistungen weitergegeben. Mit dieser niedrigen Bestellquote liegt Sachsen an bundesweit
112 letzter Stelle. Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg leiten beispielsweise über 90 Prozent
113 an die Verkehrszweckverbände für die Bestellung von Schienenpersonennahverkehr-Leistungen

114 weiter, im Saarland und Niedersachsen sind es immerhin noch um die 80 Prozent. Ohne einen
115 radikalen bahnpolitischen Kurswechsel hat Sachsen sehr schlechte Karten für die Verhandlungen
116 über die Fortführung und Höhe der Regionalisierungsmittel des Bundes.

117 Bündnis 90/Die Grünen in Sachsen wollen die ÖPNV-Kürzungen von CDU und FDP beenden und
118 setzen sich für eine Weiterleitung von 90 Prozent der Regionalisierungsmittel an die Verkehrs-
119 zweckverbände für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen ein.

120 Zusätzlich werden derzeit in Sachsen von den jährlich 88 Millionen Euro Entflechtungsgeldern des
121 Bundes nur 15 Prozent in den kommunalen Öffentlichen Verkehr investiert. 85 Prozent entfallen
122 auf den kommunalen Straßenbau. Eine Förderung für Radverkehr oder innovative Mobilitätsan-
123 gebote wie Car Sharing ist gar nicht vorgesehen.

124 Ab dem 1.1.2014 fällt die bisher im Bundesrecht festgelegte verkehrliche Zweckbindung für diese
125 Mittel weg. Bündnis 90/Die Grünen in Sachsen wollen die Zweckbindung für die gemeindliche
126 Verkehrsfinanzierung auch nach dem 1.1.2014 fortsetzen, dabei aber die Prioritätensetzung bei
127 der Vergabe der Fördergelder drastisch verändern.

128 Wir schlagen vor, 80 Prozent der Mittel auf die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten
129 Bahn, Bus und Rad zu konzentrieren, um den Investitionsstau zu beenden.

130 **Chemnitzer Modell vorantreiben**

131 Mit dem Umbau des Chemnitzer Hauptbahnhofs wird die Verknüpfungsstelle zwischen Straßen-
132 und Eisenbahn im Bahnhof geschaffen. Perspektivisch wird damit das Umsteigen zwischen Regio-
133 nal- und Stadtverkehr erleichtert. Bündnis 90/ Die Grünen in Sachsen befürworten das Chemnitzer
134 Modell ausdrücklich. Ein Stadt- und Umlandsystem auf der Schiene schafft die Möglichkeit, schnell
135 und einfach in die Chemnitzer Innenstadt zu gelangen. Die Strecke Chemnitz-Stollberg (KBS 522)
136 beweist dies. Wurden bei der Eröffnung ca. 2.500 Fahrgäste pro Werktag erwartet, sind es aktuell
137 ca. 5.500 Fahrgäste pro Tag.

138 Um das gute Modell nicht scheitern zu lassen, sind gründliche Diskussionen bei der Stufe 2
139 (Chemnitz-Thalheim) nötig. Die Stadt Chemnitz, der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsach-
140 sen (ZVMS) und seine Partner haben nun erkannt, dass ein solches Großprojekt nicht erst im for-
141 malen Planungsverfahren erörtert werden kann. Kern der grünen Vision für die Reichenhainer
142 Straße - auf der die Stufe 2 geführt werden soll - ist eine Verkehrsberuhigung. Dadurch entsteht
143 auf der Straße genügend Platz für die gewachsene, stadtbildprägende Allee, eine neue Stadtbahn-
144 linie, breite Fußwege und eine Fahrbahn, die sich Autos und Radfahrer teilen. Gleichzeitig wird die
145 Straße aufgewertet und kann sich zu einer lebendigen Achse des Campus und des Wohngebiets

146 entwickeln. Ein neuer Platz mit hoher Aufenthaltsqualität zwischen Mensa und Hörsaalgebäude
147 der TU unterstützt diesen Ansatz.

148 Bei den weiteren Stufen muss die Priorität der einzelnen Stufe überprüft werden. Die Stufe 4
149 (Chemnitz-Limbach-Oberfrohna) sollte vorgezogen werden, da hier ein größeres
150 Fahrgastpotenzial vorhanden ist. Die Linienführung - unter Prüfung der Möglichkeit eines
151 Verbleibs auf der Bestandstrasse - muss ebenfalls jetzt konkret geplant werden, damit eine
152 Realisierung vor 2019 realistisch ist. Der Bund ist dennoch in der Pflicht, den Kommunen und
153 Ländern schnell Planungssicherheit zu ermöglichen und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
154 über das Jahr 2019 zu verlängern. Gerade langfristige Projekte - wie das Chemnitzer Modell -
155 benötigen Planungssicherheit, um die einzelnen Stufen realisieren zu können.