

Kreiskonferenz BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Sachsen 28.Mai, Domherrenhof Zwickau

Grüne

Gegenstand:

Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale

Antragsteller:

KV Dresden und LAG Mobilität & Verkehr

TO-Punkt

Bemerkungen:

M-1

Antrag des an die Kreiskonferenz von BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN am 28.05.2005 in Zwickau.

Fern- und Nahverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale erhalten und ausbauen

Der Fernverkehr im Wandel der Zeit

5 Sachsen liegt seit Mai 2004 mitten in der EU, doch die Verkehrsverhältnisse auf der Sachsen-Franken-Magistrale (Görlitz – Dresden – Chemnitz – Zwickau – Hof – Nürnberg) wurden in den letzten Jahren nicht auf diese neue Lage eingestellt.

10 Noch bis zum Fahrplanwechsel Mitte 2001 gab es einen Interregio zwischen Dresden und Oberstdorf. Damit wurden die Regionen Oberes Elbtal, Erzgebirge und Vogtland mit dem Süden Deutschlands beinahe umsteigefrei angebunden – z.B. bedurfte es von Dresden nach Nürnberg nur eines Umstiegs in Hof mit einer Fahrzeit von reichlich 6 Stunden. Von Mitte 2001 bis Ende 2003 verkehrten auf der bis dahin ausgebauten Sachsen-Franken-Magistrale zwischen Dresden und Nürnberg ICE-TD, ICE – Neigetech-

15 niktzüge mit Dieselantrieb (BR VT 605). Sie benötigten dafür reichlich viereinhalb Stunden. Damit verkürzte sich die Fahrzeit nach Nürnberg erheblich. Doch auf Grund technischer Kinderkrankheiten kam es während der Betriebszeit immer wieder zu Störungen in der Neigetech-

20 nikt Verbindung durch Verspätungen von bis zu 30 Minuten litt. Im Juli 2003 entzog das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Betriebserlaubnis. Diese wurde aber kurz danach wieder erteilt. Doch die DB setzt stattdessen für die Relation Dresden – Chemnitz – Zwickau – Hof – Nürnberg Nahverkehrsdieseltriebwagen mit Neigetech-

25 nikt (BR 612) ein. Sie benötigen für die gleiche Strecke in etwa die gleiche Zeit. Allerdings war das mit erheblichen Komforteinschnitten verbunden: zu kleine Sitzabstände, für Fernverkehr unzureichende Bestuhlung, laute Motorgeräusche im Innenraum und das Fehlen eines Bordbistro. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 fährt dieser IC mit Lok bespannten Zügen in einem nicht akzeptablen 4-Stunden-Takt mit einer Fahrzeit von mehr als 5 Stunden. Dies sind nur 4 Zugpaare am Tag. Eine Einstellung dieser Züge zum Fahrplanwechsel 2005/2006 ist absehbar.

Immer fehlte es auf der Sachsen-Franken-Magistrale an einer ausreichenden Bedienung des Gebietes östlich von Dresden. Die Durchbindung der Fernverkehrszüge nach Görlitz fehlte bisweilen völlig. Lediglich der Interregio nach Wroclaw band Görlitz an den Fernverkehr nach Westen an – mit Umstieg in Dresden. Diese Interregios wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 eingestellt.



Der Schienenpersonennahverkehr – Rückgrat des ÖPNV

Mit der Einführung der Verkehrsverbünde in Sachsen seit 1999 wurde in Sachsen einiges für den Nahverkehr getan. Ein im Verbundraum einheitlicher Tarif und bessere Anschlüsse zwischen einzelnen Linien- und Verkehrsmitteln sorgten stellenweise für Verbesserungen. Allerdings ist bei weitem nicht alles auf einem Niveau, das dem Fahrgast gerecht wird.

Der Großteil des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in der Fläche wird mit Bussen abgedeckt. Diese haben aber auf wichtigen Relationen wie zwischen Meißen – Dresden – Pirna, Dresden – Leipzig oder Freiberg – Chemnitz keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Hier hat die Eisenbahn Vorfahrt. Sie ist damit das Rückgrat des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in Sachsen.

Aber auch kleinere Bahnstrecken haben ihre Berechtigung, wie z.B. Heidenau – Altenberg, Chemnitz – Vejprty oder Zwickau – Johanngeorgenstadt. Nicht nur für Pendler, auch für Touristen oder Wintersportler sind diese Strecken landschaftlich reizvoll. Leider sind in den letzten Jahren neben der Instandsetzung mehrerer Strecken und der Betriebsaufnahme auf diesen Strecken auch einige aufgegeben worden wie Bautzen – Neustadt (Sachsen). Dies ist auch auf die Unwilligkeit der Zweckverbände zurückzuführen, diese Verkehre gemeinsam zu koordinieren und zu bestellen. Auch auf Grund dieser Streitigkeiten enden zurzeit täglich 5 Zugpaare des Premiumprodukts IRE zwischen Zwickau und Dresden an der Bundgrenze in Klingenberg-Colmnitz. Schuld daran ist auch die DB AG, die durch zu hohe Kosten, beispielsweise durch die Anwendung von Regionalfaktoren auf zahlreichen Strecken des Nebennetzes, das Bestellvolumen in den Zweckverbänden schrumpfen lässt. Aber gerade auf der Sachsen-Franken-Magistrale sind durchgehende Nah-, Regional- und Fernverkehre von immenser Bedeutung um der Bedeutung dieser Verbindung und des System Bahn gerecht zu werden. Der Bedarf bei den Fahrgästen ist vorhanden.

Die Magistrale muss ihrer Bedeutung gerecht werden

Der Ausbau dieser Magistrale hat bis jetzt mehr als 830 Millionen Euro gekostet – ohne vollständige Elektrifizierung. Das Gesamtvorhaben ist mit ca. 1,3 Mrd. Euro veranschlagt. Die Leistungsfähigkeit für eine dichtere Zugfolge ist vorhanden, wie die alten Betriebsprogramme zeigen. Sie erhöht sich sogar noch mit dem Umbau von Bahnhöfen wie Freiberg. Es ist daher unverständlich, dass dieses Potential – auch in Hinblick auf die Bedeutung der Städte entlang dieser Magistrale – nicht voll ausgelastet wird. Die geplanten Leistungseinschränkungen in Schienenpersonennahverkehr sind wenig Ziel führend. Sie vernachlässigen die Bedürfnisse der Pendler und Reisenden. Eine große Anzahl von Fahrgästen – allein zwischen Dresden und Freiberg werktäglich mehr als 3.500 – müsste dann unter Umständen mindestens einmal umsteigen – und das aus für den Fahrgast nicht ersichtlichen Gründen. Damit ist weder dem Fahrgast noch dem System SPNV gedient. Im Gegenteil: es ist mit einem beträchtlichen Imageschaden zu rechnen.

Der Verkehrsminister Sachsens muss zu seiner Verantwortung stehen

BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN fordern daher den Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Dresden, Ingolf Roßberg, und den Sächsischen Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit, Thomas Jurk auf, sich für den Erhalt durchgehender qualitativ hochwertiger Verbindungen und preiswerter Angebote im Schienenpersonennahverkehr zwischen Dresden, Chemnitz und Zwickau sowie für den Ausbau der Fernverkehrsverbindungen auf der Sachsen-Franken-Magistrale (Görlitz – Dresden – Chemnitz – Zwickau – Hof – Nürnberg) mit hochwertigen Fahrzeugen, kürzest nötigen Fahrzeiten und einer akzeptablen Bedienungsfrequenz einzusetzen.

BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN sehen gerade den Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit in der Pflicht, die Koordination der Zweckverbände untereinander und in der Bestellung von Verkehrsleistungen zu übernehmen. Dies soll durch eine Zuordnung der Finanzverantwortung für die Verbund und Länder übergreifenden Verkehre auf das Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit und die Gründung einer Nahverkehrsagentur erfolgen. Sofern dies nicht möglich ist, soll das Ministerium zumindest kurzfristig korrigierend eingreifen. Mittelfristig soll der Minister den Aufbau eines sachsenweiten integralen Taktverkehrs (SachsenTakt 21) forcieren. Die Realisierung dieser Verkehre soll mittels einer Ausschreibung mit klaren Bedingungen wie Angebotsqualität (eingesetzte Fahrzeuge, Personal, Fahrkartenverkauf, Fahrplangestaltung, Sicherheit i. w. S., Pünktlichkeit), Wirtschaftlichkeit/ Preis, Umweltfreundlichkeit (Art der

Fahrzeuge, Energiegewinnung) und natürlich dem Kundennutzen und –zufriedenheit (Kundengarantien, soziale Aspekte) umgesetzt werden. Die Fahrplangestaltung wird durch einheitliche Vorgaben skizziert ohne dabei den unternehmerischen Spielraum unnötig einzuschränken.

5 Der Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit soll sich weiterhin für eine Reform des Trassenpreissystems einsetzen. Regionalfaktoren und ähnliche Preis treibende Faktoren sollen überprüft und nach unten korrigiert bzw. gänzlich abgeschafft werden. Der teilweisen Übernahme von Trassenpreisen durch das Land Sachsen stehen BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN skeptisch gegenüber, da sie nur eine Umverteilung und Verschwendung von Mitteln darstellt. Eher sollten Strecken mit hohen Gebühren durch das Land Sachsen übernommen und damit alternative Betriebsformen eingeführt und/oder erprobt werden.

10 Im Fernverkehr bestehen zurzeit gute Möglichkeiten Länder übergreifende Verkehre zu verknüpfen. Die RE-Strecke München-Hof wird zurzeit ausgeschrieben. Eine Verknüpfung in Hof und die damit verbundene Verlängerung nach Nordosten in Richtung Vogtland – Zwickau – Chemnitz – Dresden – Görlitz sollte auch im Rahmen des SachsenTakt21 angestrebt werden. Unabhängig davon sind Anstrengungen für die Wiedereinführung von schnellen Fernverkehren, die die Ober- und Mittelzentren unter- und miteinander verknüpfen, weiter fortzuführen.

15 Bei allen Maßnahmen sind die Überlegungen der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG SPNV) für ein interregionales Expressnetz (RE-X) einzubeziehen.

20 Mittelfristig sollen sie sich für einen Ausbau und die vollständige Elektrifizierung der Magistrale zwischen Nürnberg und Reichenbach (im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen) einsetzen und die zeitnahe Freigabe von Mitteln nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz für die ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden (Ifd. Nr. 13 im Vordringlichen Bedarf aus der Anlage zum §1 BSchWAG). Insbesondere der Ausbau des Knoten Chemnitz (zwischen Chemnitz und St. Egidien) sollte zügig in Angriff genommen werden. Außerdem sind Projekte zur Linien- und Fahrzeitverkürzung (z.B. Vogtlandtunnel) auf ihre Umsetzungsmöglichkeit zu prüfen.

25 Nur so kann die Bahn attraktiver und eine echte Konkurrenz zum Automobil werden und ihren umweltfreundlichen Vorteil voll ausnutzen.

Beschlossen auf der Mitgliederversammlung von BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN Dresden am 11.05.2005.