

BESCHLUSS

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

Klare Prioritäten beim Bundesverkehrswegeplan: Ausbau des Bahnnetzes vorantreiben

Für Bündnis 90/Die Grünen in Sachsen ist klar: Angesichts der knappen Haushaltsmittel beim Bund haben nur Schienenprojekte mit einem hohen verkehrlichen Nutzen im neuen Bundesverkehrswegeplan Aussicht auf Erfolg. Ausbaustrecken, die sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr dienen und noch dazu zusätzliche Trassen für den Schienengüterverkehr schaffen, haben daher gute Chancen bei der Projektbewertung und -einordnung.

Besonderes Gewicht muss die (Wieder-)Anbindung der sächsischen Städte Chemnitz, Zwickau, Plauen, Freiberg, Bautzen und Görlitz an das Fernverkehrsnetz haben. Bündnis 90/Die Grünen in Sachsen finden sich mit der Abkopplung dieser Städte vom Fernverkehr und einem drittklassigen Nahverkehrsangebot als „Ersatz“ nicht ab. Die halbherzigen Initiativen der sächsischen Staatsregierung zur Verbesserung des Fernverkehrsangebots auf der Schiene sind völlig unzureichend und Ausweis der verkorksten und einseitig autoorientierten Verkehrspolitik von Staatsminister Sven Morlok.

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

Bei diesen Strecken fehlt lediglich abschnittsweise der Fahrdraht, der für die heute im Fernverkehr eingesetzten elektrischen Triebzüge infrastrukturseitig Bedingung ist. Zwischen Leipzig und Chemnitz ist unabhängig von der präferierten Ausbauvariante (Ausbau der Strecke über Borna oder Bad Lausick) zumindest abschnittsweise ein zweites Gleis erforderlich. Dem Ausbau der Verbindung Plauen - Bad Brambach - (Cheb) kommt in erster Linie vor allem für den wachsenden Schienengü-

terverkehr große Bedeutung zu. Deshalb muss dieser Ausbau ebenso hoch priorisiert werden. Die Strecke durch das Tal der Weißen Elster kann als Bypass zu der schon heute im Güterverkehr stark ausgelasteten Elbtalstrecke dienen. Als Umleitungsstrecke für den Güterverkehr in Richtung Tschechien und Südosteuropa hat sie ihre Leistungsfähigkeit bei baubedingten Einschränkungen auf der Elbtalstrecke zuletzt im Herbst 2011 unter Beweis gestellt, und das trotz eingleisiger Abschnitte und fehlender Streckenelektrifizierung. Besonderes Augenmerk muss bei Strecken mit starkem Güterverkehr auf den Lärmschutz der Anwohnerinnen und Anwohner gelegt werden.

Prestigeprojekte blockieren sinnvollen Netzausbau

Keinesfalls dürfen wir der Staatsregierung bei der Verengung der Perspektive auf prestigeträchtige Vorhaben wie der öffentlich immer wieder gepushten Neubaustrecke im Korridor Dresden – Prag folgen. Auch hier muss der Schwerpunkt auf dem Ausbau der vorhandenen Infrastruktur liegen. Wäre die Magistrale Berlin - Dresden auf 200 km/h ausgebaut, ließen sich schon heute zwischen Berlin und Prag konkurrenzfähige Fahrzeiten knapp über drei Stunden erzielen. Für die mittelfristig erforderlichen Trassen im Schienengüterverkehr ist der Ausbau der finanziell überschaubareren Strecke über Bad Brambach vorzuziehen. Die Festlegung auf eine Neubaustrecke zwischen Dresden und Prag würde bei weiterhin knappem Schienenbudget auf Bundesebene die wichtigen sächsischen Ausbauvorhaben auf lange Zeit blockieren. Die ICE-Strecke durch den Thüringer Wald und Stuttgart 21 sind mahnende Beispiele dafür, wie Milliarden Euro abseits des tatsächlichen Bedarfs investiert werden und wichtigere Projekte verhindern, weil die milliardenteuren Großprojekte über lange Zeit die begrenzten Haushaltsmittel absorbieren. Für die erwähnte ICE-Strecke durch Thüringen (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8) werden schon seit Jahren rund die Hälfte der zur Verfügung stehenden Bundesmittel für den Neu- und Ausbau der Schienenwege eingesetzt. Zusammen mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm sind damit rund Dreiviertel der Bundesmittel in zwei Großprojekten gebunden. Prestigedenken blockiert damit den sinnvollen Ausbau und die Beseitigung von Engpässen im deutschen Schienennetz – dies darf sich mit einem neuen Prestigeprojekt in Sachsen nicht wiederholen. Vor einer Neubaustrecke zwischen Dresden und Prag muss der Ausbau des bestehenden Netzes abgeschlossen sein.

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

Trotz massiver Stilllegungen in den 1990er Jahren verfügt unser Land immer noch über ein vergleichsweise dichtes Schienennetz. Diese Infrastruktur ist die Basis für ein nachhaltigeres Verkehrssystem, welches auf die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbands setzt und in dem die

Bahn das Rückgrat bildet. Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss dem konsequenten Ausbau des Eisenbahnnetzes hohe Priorität beimessen. Dabei muss das Angebot von Anfang an mitgedacht und mitgeplant werden. Wir wollen den Ausbau des Schienennetzes auf die Bedürfnisse eines landesweiten integralen Taktverkehrs (ITF) ausrichten – vom Fernverkehrszug, der die Großstädte miteinander verbindet bis hin zur Regionalbahn und dem Regionalbus, der die Fläche erschließt. Dabei gilt der Grundsatz: Das geplante Verkehrsangebot bestimmt die notwendigen Ausbaumaßnahmen im Streckennetz – nicht umgekehrt.

Fahrgastverbände, Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs und Verkehrsunternehmen haben vor einigen Jahren die Initiative Deutschland-Takt gegründet. Der Name der Bahninitiative ist Programm: Die Einführung eines bundesweiten integralen Taktfahrplans, der auch den Regionen abseits der jetzigen Fernverkehrsmagistralen wieder eine Perspektive gibt. Die notwendigen Schritte sind klar: Bund, Länder und Vertreter des Schienengüterverkehrs müssen sich auf die Grundstruktur eines deutschlandweiten Taktfahrplans einigen. Daraus werden im weiteren Verfahren die wichtigsten Bauvorhaben im Netz abgeleitet. Der Freistaat Sachsen muss sich nachdrücklich dafür einsetzen, dass das langfristige Ziel eines Deutschland-Takts Eingang in den nächsten Bundesverkehrswegeplan findet und gleichzeitig dessen stufenweise Einführung mit den dafür notwendigen Infrastrukturmaßnahmen unterlegt wird. Als Teil eines deutschlandweiten ITF setzen sich Bündnis 90/Die Grünen in Sachsen für einen Sachsentaktein. Dieser schafft mit mindestens im Stundentakt verkehrenden Zügen für alle Bürgerinnen und Bürger unseres Landes bessere und schnellere Verbindungen mit garantierten Anschlüssen in den Knoten. Wir haben das ambitionierte Ziel, eine kundenfreundliche ÖPNV-Anbindung bis in den letzten Winkel Sachsens sicherzustellen. Hierfür sind differenzierte Angebote und flexible Bedienformen v.a. in dünner besiedelten Regionen vonnöten. Ein solcher Sachsentakt ist nutzerfreundlich: Anstatt Fahrpläne zu studieren, müssen sich Fahrgäste nur noch die immer gleiche Abfahrtsminute an ihrer Haltestelle merken. Lange Wartezeiten beim Umsteigen entfallen zukünftig.

Wir sind uns im Klaren, dass ein flächendeckendes Fernverkehrsnetz, das auch den zwischenzeitlich von der DB abgehängten sächsischen Städten wieder Zugang zum Fernverkehrsnetz verschafft, nur dann Realität wird, wenn der Bund seiner Verantwortung für ein angemessenes Fernverkehrsangebot nach Artikel 87e Grundgesetz nachkommt. Dies setzt voraus, dass die bisher verfolgte Politik, die dem Credo der „Eigenwirtschaftlichkeit“ des Fernverkehrs folgt, korrigiert wird und künftig auch gemeinwirtschaftliche Aspekte bei der Planung des Fernverkehrs berücksichtigt werden. Dazu muss auch die strikte Trennung zwischen Fern- und Nahverkehrsangebot aufgehoben werden. Die Einführung eines nachgeordneten Fernverkehrsnetzes, das man quasi als Bindeglied zwischen schnellem Regionalverkehr und hochwertigem Fernverkehr (ICE-Netz) betrachten kann und das in der Ausdehnung etwa dem früheren InterRegio-Netzes entsprechen

würde, muss nicht teuer sein. Bahnexperten schätzen den bundesweiten Finanzierungsbedarf auf einen niedrigen dreistelligen Millionenbetrag jährlich. Der zusätzliche externe Nutzen durch deutlich mehr Fahrgäste dürfte um ein Vielfaches höher sein.

Finanzierungsgrundlage des öffentlichen Verkehrs sichern

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

Um Bus- und Bahnfahrten noch attraktiver zu machen, brauchen wir eine verlässliche Finanzierungsgrundlage. Mit der Revision der Regionalisierungsmittel zum 1. Januar 2015 und der Fortführung der sogenannten Kompensationsmittel nach dem Entflechtungsgesetz (Ersatz für die früheren Länderprogramme des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) stehen wichtige Weichenstellungen zur Zukunft der ÖPNV-Finanzierung an.

Die vom Bund zugewiesenen Regionalisierungsmittel für den Betrieb des ÖPNV werden in Sachsen nur zu 73 Prozent an die Verkehrsverbände zur eigentlich vorgesehenen Bestellung von Verkehrsleistungen weitergegeben. Mit dieser niedrigen Bestellquote liegt Sachsen an bundesweit letzter Stelle. Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg leiten beispielsweise über 90 Prozent an die Verkehrszweckverbände für die Bestellung von Schienenpersonennahverkehr-Leistungen weiter, im Saarland und Niedersachsen sind es immerhin noch um die 80 Prozent. Ohne einen radikalen bahnpolitischen Kurswechsel hat Sachsen sehr schlechte Karten für die Verhandlungen über die Fortführung und Höhe der Regionalisierungsmittel des Bundes.

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

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

Ab dem 1.1.2014 fällt die bisher im Bundesrecht festgelegte verkehrliche Zweckbindung für diese Mittel weg. Bündnis 90/Die Grünen in Sachsen wollen die Zweckbindung für die gemeindliche

Verkehrsfinanzierung auch nach dem 1.1.2014 fortsetzen, dabei aber die Prioritätensetzung bei der Vergabe der Fördergelder drastisch verändern.

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

Chemnitzer Modell vorantreiben

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

Um das gute Modell nicht scheitern zu lassen, sind gründliche Diskussionen bei der Stufe 2 (Chemnitz-Thalheim) nötig. Die Stadt Chemnitz, der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) und seine Partner haben nun erkannt, dass ein solches Großprojekt nicht erst im formalen Planungsverfahren erörtert werden kann. Kern der grünen Vision für die Reichenhainer Straße - auf der die Stufe 2 geführt werden soll - ist eine Verkehrsberuhigung. Dadurch entsteht auf der Straße genügend Platz für die gewachsene, stadtbildprägende Allee, eine neue Stadtbahnlinie, breite Fußwege und eine Fahrbahn, die sich Autos und Radfahrer teilen. Gleichzeitig wird die Straße aufgewertet und kann sich zu einer lebendigen Achse des Campus und des Wohngebiets entwickeln. Ein neuer Platz mit hoher Aufenthaltsqualität zwischen Mensa und Hörsaalgebäude der TU unterstützt diesen Ansatz.

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