

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

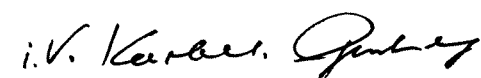
Thema: **Sachsen nicht vom Bahnfernverkehr abhängen –
Fern- und Nahverkehr in Takt bringen**

Der Landtag möge beschließen:

- I. Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich gemeinsam mit den benachbarten Bundesländern und den kommunalen Verkehrsverbänden auf Bundesebene, insbesondere im Bundesrat, gegenüber der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG für folgende Ziele einzusetzen:
 1. Unverzügliche Offenlegung der Planungen der DB AG für die Fahrplangestaltung ab Fahrplanwechsel 2010 unter besonderer Berücksichtigung der Abschaltung der Neigetechnik und Abwendung weiterer kurz-, mittel- und langfristiger Verschlechterungen im Bahnfernverkehr Sachsens;
 2. Unverzügliche Realisierung der im Rahmen des Konjunkturpaketes II seitens des Bundes versprochenen Elektrifizierung der Strecke Reichenbach – Hof (Sachsen-Franken-Magistrale) mit verbindlichen Zeitplänen für Bau und Inbetriebnahme des elektrischen Verkehrs auf der gesamten Strecke;
 3. Unbefristeter Erhalt des Interregioexpresses (IRE) als eigenwirtschaftliches Angebot der DB AG unter Beibehaltung der vor der Abschaltung der Neigetechnik bedienten Halte auf der Strecke der Sachsen-Franken-Magistrale;
 4. Bei andauerndem Ausfall der Neigetechnik ab Fahrplanwechsel 2010 im sächsischen Bahnverkehr und insbesondere auf der Sachsen-Franken-Magistrale Einsatz von Wagen, die barriere- und störungsfrei verkehren, über ausreichend Sitzplätze und Toiletten verfügen sowie Fahrradmitnahme ermöglichen;

b.w.

Dresden, den 19. März 2010


Antje Hermenau MdL
und Fraktion

Eingegangen am: 22. MRZ. 2010 Ausgegeben am: 22. MRZ. 2010

5. Keine Reduzierung des derzeitigen Taktangebotes auf den Strecken Frankfurt/Main-Leipzig-Dresden und Berlin-Leipzig-München sowie dauerhafter Erhalt aller derzeit vorhandenen Halte in sächsischen Bahnhöfen, insbesondere der Bahnhöfe Leipzig Hbf, Leipzig Flughafen, Riesa und Dresden Neustadt;
 6. Eine deutliche Qualitätsverbesserung des ICE- und sonstigen Fernverkehrsangebotes mit dem Ziel, ganztags eine stündliche Vertaktung von Bahnfern- und Bahnnaheverkehr an allen wichtigen Knotenpunkten Sachsens zu erreichen (integraler Taktfahrplan), verbunden mit der Wiederherstellung einer stündlichen Anbindung der Landeshauptstadt Dresden zur Bundeshauptstadt Berlin.
- II. Die Staatsregierung wird gebeten, dem Landtag vierteljährlich über die Umsetzung der in Punkt I genannten Ziele und die dazu notwendigen Verhandlungen und Abstimmungen mit den kommunalen Verkehrsträgern zu berichten.

Begründung:

Über die Presse wurde bekannt, dass die Deutsche Bahn derzeit offensichtlich den dauerhaften Ausstieg aus der Neigetechnik vorbereitet und damit verbunden erhebliche, dauerhafte Reduktionen im sächsischen Bahnfernverkehr plant. Das ist inakzeptabel, um so mehr, da es derzeit erhebliche Einschränkungen und Mängel im sächsischen Bahnfernverkehr gibt. Durch die nunmehr geplanten Ausdünnungen werden die Anschlüsse an den Schienen- und Fernverkehr für wichtige Teile Sachsens gänzlich infrage gestellt und die Anbindungen der Städte Leipzig und Dresden an den Bahnfernverkehr drastisch verschlechtert.

Die Staatsregierung muss dringend und in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern bei allen Zuständigen des Bundes deutliche Verbesserungen des Fernverkehrsangebotes einfordern.

Mit dem vorliegenden Antrag sollen hierfür strategische Verhandlungsziele bestimmt werden, die die Staatsregierung gemeinsam mit den Aufgabenträgern des Nahverkehrs gegenüber der DB AG und den Verantwortlichen des Bundes wahrnehmen soll.

Zu Punkt I.:

Zu 1. Technische Probleme der DB AG und die damit verbundenen Einschnitte im Fern- und Nahverkehr haben bereits jetzt zu erheblichen Störungen und Ausfällen im Angebot der DB AG geführt (u.a. Häufung von Verspätungen und Ausfälle wie vor Weihnachten 2009 auf der Strecke Berlin-Leipzig-München). Leider erfolgte bislang weder ein Protest des zuständigen Ministers gegen diese Situation noch eine Zusammenarbeit mit den kommunalen Aufgabenträgern im Auftreten gegenüber der Bahn. Die DB AG sieht sich nunmehr offensichtlich gezwungen, eine Umstellung ihres Fahrplanes auf neigetechnikfreien Betrieb aller Züge zu planen. Diese bedauerliche Situation darf jedoch nicht von der DB AG zum Anlass genommen werden, das Fernverkehrsangebot in Sachsen generell und dauerhaft zurückzufahren. Daher soll die Staatsregierung eine Offenlegung der aktuellen Pläne der DB AG fordern und sich gemeinsam mit den Nachbarbundesländern gegen eine Verschlechterung des Angebotes engagieren.

Zu 2. Die Elektrifizierung der Strecke Reichenbach-Hof ist der Schlüssel für eine bessere Bahnerschließung Westsachsens. Sie muss vorangetrieben und wegen des Zusammenhanges mit den Nahverkehrsangeboten in Westsachsen mit klaren Terminen für Bauablauf und Inbetriebnahme der neuen Strecke untersetzt werden.

Aus der Anlage 3 der Antwort auf die Kleine Anfrage Drucksache 17/699 der Bundestagsabgeordneten von Cramon-Taubadel, Kühn und Hofreiter „Abarbeitungsstand der Konjunkturprogramme und des Mautmehreinnahmenprogrammes im Bereich Verkehr“ vom 10.03.2010 ist ersichtlich, dass für die Maßnahme Elektrifizierung Reichenbach - Hof (Sachsen-Franken-Magistrale) noch keine Finanzvereinbarung unterzeichnet wurde. Auch auf der Liste zu „Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schiene“ der DB vom März 2010 ist die Maßnahme noch ohne abgeschlossene Finanzvereinbarung vermerkt.

Für diese Maßnahme des vordringlichen Bedarfes des Bundesverkehrswegeplanes 2003 Teil Schiene (VB 17) sind Mittel aus dem Konjunkturpaket II (Reichenbach-Hof) vorgesehen. Der Abfluss dieser Mittel muss bis Ende 2011 gewährleistet sein. Ohne abgeschlossene Finanzierungsvereinbarung zum jetzigen Datum ist zu befürchten, dass ein angemessener Baubeginn und damit die Sicherstellung dieser Mittel für dieses wichtige sächsische Verkehrsprojekt nicht realisiert werden kann.

Zu 3. Das bisherige Angebot des IRE Dresden-Chemnitz-Plauen-Hof-Nürnberg ist unverzichtbar für eine schnelle Anbindung Sachsens nach Bayern und gewährleistet eine gute Verzahnung mit den Angeboten des Nahverkehrs. Seine Aufrechterhaltung als eigenwirtschaftliche Leistung der DB AG ist unverzichtbar für ganz Sachsen. Abbindungen wichtiger Knotenpunkte wie z. B. Reichenbach und Glauchau durch die DB AG müssen daher endlich der Geschichte angehören.

Zu 4. Die derzeit von der DB AG im Dieselnetz Westsachsens eingesetzten Neigetechnikwagen VT 612 sind durch schlechte Qualität gekennzeichnet (nicht barrierefrei, kaum Fahrradmitnahmemöglichkeiten, laute Fahrgeräusche, enge Sitzanordnung, häufig defekte Toiletten und fehlende Sitzkapazität). Bei dauerhaftem Ausfall der Neigetechnik sollte gefordert werden, dass die DB sie für die Zeit des Dieselbetriebes durch andere Wagen besserer Qualität ersetzt. Angesichts der steigenden Anbieterbreite ist davon auszugehen, dass diese im Wagenpark der DB Regio in Sachsen vorhanden sind, denn der Erwerb hochwertiger Dieselwagen für die DB Regio wurde in der Vergangenheit vom Freistaat Sachsen mit hohen Beträgen gefördert.

Zu 5. Derzeit verkehren die ICE der Deutschen Bahn sowohl auf der Strecke Berlin-Leipzig-München wie auch Dresden-Leipzig-Frankfurt am Main stündlich und mit gleichmäßigem, gut merkbarem Takt.

Die DB AG plant, mit dem neuen Fahrplan ab Dezember 2010 den Stundentakt auf den Strecken Frankfurt/Main-Dresden und Berlin-Leipzig-München aufzugeben und durch für Sachsen deutlich verschlechterte Angebote zu ersetzen: Leipzig soll zwischen Berlin und München nur noch zweistündig und mit deutlich verlängerten Fahrzeiten bedient werden. Jede zweite Stunde soll der ICE künftig über Halle fahren. Spätestens ab 2017 nach Fertigstellung der Schnelltrasse durch den Thüringer Wald droht die Gefahr, dass

auf dieser Relation sowohl Leipzig Hbf als auch Leipzig Flughafen endgültig zugunsten von Halle vom ICE-Verkehr abgebunden werden.

Auch die Strecke Frankfurt/Main-Dresden soll nach den Plänen der DB nur noch zwei-stündig bedient werden. Außerdem gibt es dann einen ICE/IC zwischen Hannover-Leipzig-Dresden, der aber nicht im 60-Minuten-Takt fahren wird, sodass auf der Strecke Leipzig-Dresden etwa ein 80/40-Takt entsteht. Bei Wahl der Verbindung Dresden-Hannover muss in Richtung Frankfurt einmal und in Richtung München zwei-mal umgestiegen werden – eine wesentliche Verschlechterung gegenüber der stündli-chen Verbindung nach Frankfurt besonders von Ostsachsen aus. Hannover wiederum wird bereits heute in gleicher Fahrzeit über Berlin erreicht, sodass ein Anschluss von Dresden aus keine Verbesserung darstellt.

Darüber hinaus will die DB AG künftig auf ICE-Halte in Riesa und in Dresden-Neustadt verzichten. Dadurch würden dem sächsischen Nahverkehr in der Praxis die Anschlüsse nach Großenhain, Döbeln und Chemnitz (für Riesa) sowie Bautzen, Görlitz und Zittau (Dresden-Neustadt) ohne Ersatz verloren gehen. Daher ist die Anbindung beider Bahn-höfe an den Fernverkehr für Sachsen unverzichtbar.

Zu 6. Die Verhandlungen mit der DB AG zum Fernverkehr soll die Staatsregierung nicht allein als Krisenmanagement führen. Sie sollen mit klaren und festen Perspektivzielen untersetzt werden.

Sachsen braucht die flächendeckende Einführung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) mit festgelegten Knotenpunkten und Knotenzeiten. Taktverkehre sind bereits auf vielen Strecken im Nahverkehr Wirklichkeit und haben zu einer deutlichen Verbesserung des Angebotes und guter Annahme der Fahrgäste geführt.

Ohne eine Verknotung der Taktverkehre mit dem Bahnverkehr bleiben diese Ver-besserungen jedoch nur punktuell. Insbesondere beim Umsteigen in den Fernverkehr erleben die Fahrgäste unnötige Wartezeiten und wechselhafte Anschlüsse. Das hemmt die Attraktivität des Bahnverkehrs deutlich.

Eine mindestens einstündige Anbindung vom Bahnfern- in den Nahverkehr in allen wichtigen Bahnhöfen Sachsens ist die Voraussetzung, um eine wirklich effektive Ver-taktung mit dem Nahverkehr zu ermöglichen. Sie sollte in allen Perspektivverhandlun-gen gefordert werden.

Zudem ist die deutliche Wiederverbesserung der vor Jahren drastisch ausgedünnten Verbindung von der Landeshauptstadt Dresden in die Bundeshauptstadt Berlin über-fällig.

Zu Punkt II:

Es ist davon auszugehen, dass es langer und intensiver Verhandlungen in enger Ab-stimmung mit den für den Bahnverkehr zuständigen kommunalen Verkehrsver-bänden bedarf, um diese Ziele durchsetzen. In diese Verhandlungen soll das Parla-ment durch regelmäßige Berichterstattungen eingebunden werden.