

## Anlage 1 – Gemeinsam für eine starke Bahn!

### Eisenbahnen in Sachsen-Anhalt

Das Bundesland Sachsen-Anhalt verfügt im Eisenbahnverkehr über einen landesweiten Taktfahrplan mit weitgehend flächendeckend symmetrischen Anschlüssen.

Strecken mit planmäßigem Personenverkehr

Von West nach Ost führt die HGV-Strecke Hannover/Braunschweig/Wolfsburg nach Berlin mit gelegentlichen ICE und IC Halten in Stendal.

Weiterhin verläuft von West nach Ost eine Eisenbahnhauptstrecke von Hannover über Magdeburg nach Berlin. Von dieser existieren Verbindungen der Strecken über Haldensleben – Oebisfelde nach Wolfsburg und über Halberstadt in den Harz sowie nach Dessau.

Von Süd nach Nord verläuft die Hauptstrecke von Naumburg über Halle/Saale – Magdeburg nach Stendal weiter über Salzwedel nach Uelzen und nach Wittenberge.

Weitere Hauptstrecken verlaufen von Hildesheim über Ilseburg – Wernigerode – Halberstadt – Aschersleben nach Halle (Saale) – Leipzig. Hinzu kommen derzeit noch einige verschiedene Nebenstrecken sowie die Schmalspurbahnen im und am Harz.

Die Bestellung des Öffentlichen Personennahverkehrs obliegt in Sachsen-Anhalt der landeseigenen NASA. Durch die weiterhin sinkende Einwohnerdichte im ländlichen Raum wurden bereits zahlreiche Strecken stillgelegt und durch regionale Busangebote ersetzt.

Diese Entwicklung, sowie die geplante Ausdünnung des Stundentaktes auf einigen Strecken, muss gestoppt werden. Bereits heute ist in den umgestellten Bereichen die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu beobachten. Ferner wird der Bevölkerungsabwanderung damit Vorschub geleistet. Diese Entwicklung steht auch der Erreichung der Ziele zur CO<sub>2</sub> Reduzierung entgegen.

Reaktivierungen bereits stillgelegter Strecken gab es nur vereinzelt. So wurde ein Teilabschnitt der ehemaligen Linie Quedlinburg – Frose – Aschersleben durch die Harzer Schmalspurbahnen von Gernrode bis nach Quedlinburg umgespurt, so dass die Selketalbahn nun auch an Quedlinburg angebunden ist. Hierbei wurde das alte Gleisbett im Bereich Gernrode – Quedlinburg wieder genutzt und alle Unterwegshalte reaktiviert.

### Fernverkehr

#### Linienübersicht Fernverkehr

Stand: 9. Dezember 2012

ICE 10 Berlin (– **Stendal** –) Hannover – Bielefeld – Hamm (Westf) – Köln

ICE 28 (Kiel –) Hamburg – Berlin – **Lutherstadt Wittenberg** – Leipzig (Stralsund –) Berlin – Bitterfeld – Halle (Saale) – Naumburg (Saale) – Nürnberg – Ingolstadt – München (– Innsbruck (Rostock –) Berlin – **Lutherstadt Wittenberg** – Leipzig – Nürnberg – Augsburg – München



- IC 50 Dresden – Leipzig – **Halle (Saale) – Köthen – Magdeburg** – Hannover –  
Bremen – Oldenburg (Oldb)
- IC 50 (Binz – Stralsund –) Berlin – **Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld – Halle (Saale) –  
Weißenfels – Naumburg (Saale)** – Erfurt – Eisenach – Kassel-Wilhelmshöhe –  
Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf (– Köln)
- IC 55 Leipzig – **Halle (Saale) – Köthen – Magdeburg** – Braunschweig – Hannover –  
Bielefeld – Hamm (Westf) – Dortmund – Hagen – Wuppertal – Solingen – Köln
- IC 56 Dresden – Leipzig – **Halle (Saale) – Köthen – Magdeburg** – Braunschweig –  
Hannover – Bremen – Oldenburg (Oldb) (– Norddeich Mole)
- IC 56 einzelne Züge Oldenburg (Oldb) (– Norddeich Mole) – **Magdeburg** – Brandenburg –  
Berlin – Cottbus;
- IC 56 in Sommermonaten einzelne Züge **Magdeburg – Stendal** – Schwerin – Rostock –  
Warnemünde
- IC 77 Berlin – **Stendal** – Wolfsburg – Hannover – Osnabrück – Rheine – Amsterdam / – Münster  
(Westf)
- EC 99 Hamburg-Altona – **Salzwedel – Stendal** – Berlin – Cottbus – Breslau – Krakau
- HBX Harz-Berlin-Express  
**Thale – Quedlinburg / Vienenburg – (Zugvereinigung) Halberstadt –  
Magdeburg – Genthin** – Potsdam – Berlin

### Vorschläge zum Fernverkehr

Trotz dieser auf den ersten Blick umfangreichen Aufzählung ist die IC und ICE Anbindung in Sachsen-Anhalt mangelhaft. Insbesondere die Landeshauptstadt Magdeburg hat so gut wie keine qualitativ hochwertige und schnelle Verbindung in Richtung Berlin. Technisch ist dies, auch mit Tempo 160 km/h, in einem Fahrplan ohne Probleme lösbar. Das hat der IRE Kaiser-Otto-Express mit einer Fahrzeit von ca. 1:20 Std zwischen Magdeburg Hbf und Berlin Hbf bewiesen.

Leider wurde dieser Fahrbetrieb Ende 2012, nach nur 2 Jahren, wieder eingestellt. Maßgebliche Landespolitiker verweisen auf den RE1, der mit ca. 1:45 Std Fahrzeit und zahlreichen Unterwegshalten aber eine erheblich längere Fahrzeit benötigt. Diese Verbindung, die bis oder ab Brandenburg ständig überfüllt ist, angeblich Komfort bietet und als ausreichend bezeichnet wird, ist ein verkehrspolitischer Skandal. Das insbesondere, wenn berücksichtigt wird, dass man von den weiter westlich von Landeshauptstadt Magdeburg gelegenen Städten Wolfsburg, Hannover und Braunschweig schneller und komfortabler nach Berlin gelangt.

Eine dauerhafte (aktuell nur im Sommer 1-mal täglich) IC Verbindung von Süd nach Nord in Richtung Schwerin/Rostock (Ostsee) über Magdeburg fehlt schon seit Jahren.



In den letzten Jahren hat die DB AG das Angebot im SPFV weiter reduziert. Dies betraf insbesondere Leistungen in Tagesrandlagen und an Wochenenden, so dass erhebliche Bedienungslücken sowohl auf einzelnen Linien als auch durch die geringe Bedienung von einzelnen Halten, wie Naumburg (Saale), Halle (Saale) oder Magdeburg, entstanden. Zudem wurde eine Abkopplung vom ICE-Netz weiter verfolgt. Auch wurden Anschlüsse zum ICE-Netz, insbesondere in Leipzig und Braunschweig, aufgegeben. Hier kann in diesen Zeiten zwischen Fernverkehrszügen aus Sachsen-Anhalt und weiterführenden ICE-Verkehren zum Teil nur noch mit Wartezeiten umgestiegen werden. Die Verbindung Halle (Saale) – Dessau – Berlin wurde schon vor Jahren vollständig aufgegeben. Für das Oberzentrum Dessau-Roßlau ist damit die letzte Fernverkehrsanbindung entfallen.

Für die Struktur des heutigen SPNV-Angebotes ist die Aufrechterhaltung des heutigen Fernverkehrsangebotes im Sinne einer sinnhaften Vernetzung der Oberzentren, auch über die Landesgrenzen hinaus, schon nicht mehr ausreichend. Der SPNV muss mangels Alternativen durch den SPFV dessen Aufgaben, systembedingt in schlechterer Qualität (Fahrzeiten und auch Komfort), teilweise mit übernehmen.

Aus unserer Sicht wären mindestens die Oberzentren des Landes miteinander, sowie die Oberzentren in den Nachbarländern, durch regelmäßige miteinander günstig vernetzte SPFV-Angebote zu verbinden.

Die Milliardeninvestitionen in die neuen HGV-Strecken haben in der Vergangenheit den Fernverkehr in verschiedenen Städten und Oberzentren massiv ausgedünnt.

Die EVG fordert nach der Eröffnung der HGV-Strecke Halle/Saale – Erfurt – Fürth (Verbindung München – Berlin), dass diese Fehler nicht wiederholt werden. Im Gegenteil! In einer Initiative muss dafür gesorgt werden, dass nicht nur die Städte davon profitieren die an einer neuen Strecke Verkehrshalte haben.

Mit den nachfolgenden, aber nicht abschließend diskutierten Vorschlägen, möchten wir für die Kunden der Bahn, für die Region Sachsen-Anhalt und die angrenzenden Bundesländer zur besseren Mobilität bzw. Infrastruktur folgende nachhaltige Verbesserungen, und das nicht nur für den Fernverkehr, erreichen.

1. Aufnahme einer IC-Verbindung aus dem Raum Hessen oder NRW über Fulda, Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Naumburg, (Leipzig-Halle-Leipzig Flughafen) Halle, Köthen, Magdeburg, Brandenburg, Potsdam nach Berlin. Damit würde sofort den langjährigen Forderungen von Verbänden, aber auch von Städten aus Thüringen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg entsprochen werden. Nach Inbetriebnahme der neuen mitteldeutschen HGV-Strecke 2015 hätten somit die Mittelzentren in Thüringen und Sachsen-Anhalt einen dauerhaften IC-Anschluss. Magdeburg bekäme eine schnelllaufende Verbindung nach Berlin, Erfurt würde auch endlich wieder mit einer durchgehenden Verbindung von Magdeburg erreichbar sein. Hinzu kommt, dass die Strecke Brandenburg/Potsdam wieder eine gute IC-Anbindung erhalten würde. Diese Verbindung wäre bei günstiger Fahrpreisgestaltung eine echte Alternative zu den parallel geplanten und leider schon bestehenden Fernbuslinien.
2. Aufnahme einer IC-Verbindung Zwickau (Chemnitz) über Leipzig, Halle/Saale, Magdeburg, Stendal, Uelzen Lüneburg nach Hamburg (Kiel). Einzelne Züge sollten ab Stendal über Wittenberge, Schwerin nach Rostock (Stralsund) fahren.



3. Aufnahme einer IC-Verbindung von Magdeburg (bzw. einen entsprechenden IC Zulauf über Magdeburg aus Richtung Leipzig oder aus Vorschlag 1.) über Berlin nach Rostock (Stralsund). Nach Abschluss der Bauarbeiten auf der Strecke Berlin – Rostock wäre auch hier mit günstigen Fahrzeiten zu rechnen.

Das jetzige Niveau der IC-Verbindungen aus Richtung Leipzig oder Hannover über Magdeburg darf trotz der Vorschläge im Punkt 1., 2. und 3 nicht vermindert werden. Nur neu vertaktete Umlaufanpassungen, entsprechend unserer Vorschläge, wären denkbar.

4. Über eine Anbindung von Dessau in einen Fernverkehrsumlauf, oder mindestens eine Interregioexpressverbindung, die schnell und ohne viele Zwischenhalte Dessau mit Leipzig, Magdeburg und/oder Halle verbindet, muss ebenfalls schnellstmöglich nachgedacht werden. Alternativ kann die unter Pkt. 2 geforderte Verbindung statt über Halle/Saale ab Leipzig über Dessau nach Magdeburg geführt werden. Nachteilig wäre bei Lokbespannung „das Kopf machen“ in Magdeburg. Vorteil wäre die Bedienung Dessaus.

Ob diese oder andere Verbindungen mit dem IC oder, wie viele Verbände, Landkreise und Städte fordern, mit einer Neuauflage des Interregio oder dem neuen Dosto-IC gefahren werden, ist erst einmal zweitrangig! Wichtig ist eine zügige Planung und Umsetzung unserer Forderungen.



## Regionalverkehr Linienübersicht Regionalverkehr

Linie	Betreiber	Linienverlauf	Taktfrequenz	Fahrzeuge im Regelbetrieb
RE 1	DB Regio	Magdeburg - Brandenburg - Potsdam - Berlin - Frankfurt (Oder) (- Cottbus)	060 min (Magdeburg- Brandenburg) 030 min (Brandenburg- Frankfurt) einzelne Züge (Frankfurt- Cottbus)	182 + 5 Doppelstockwagen
RE 4	DB Regio	Harzexpress Halle (Saale) - Aschersleben - Halberstadt - Goslar - Hildesheim - Hannover	120 min	VT 612
RE 4 (BB)	Ostdeutsche Eisenbahn	Stendal - Rathenow - Wustermark - Berlin - Ludwigsfelde - Jüterbog	einzelner Zug (Stendal- Rathenow) 060 min (Rathenow- Ludwigsfelde) einzelne Züge (Ludwigsfelde- Jüterbog)	ET 445
RE 5	Veolia Verkehr	Thale - Quedlinburg - Halberstadt - Oschersleben (Bode) - Magdeburg	060 min	VT 648
RE 5 (BB)	DB Regio	Lutherstadt Wittenberg - Jüterbog - Berlin - Neustrelitz - Rostock Falkenberg (Elster) - Jüterbog - Berlin - Neustrelitz - Stralsund	060 min (Jüterbog- Neustrelitz) 120 min	114 + 4-5 Doppelstockwagen
RE 5 (SN)	DB Regio	Halle (Saale) - Leipzig/Halle Flughafen - Leipzig	060 min	143 + 3 Doppelstockwagen
RE 7	DB Regio	Magdeburg - Stendal - Osterburg - Seehausen - Wittenberge	einzelner Zug	ET 425

RE 7 (BB)	DB Regio	Dessau - Bad Belzig - Michendorf - Berlin - Wünsdorf-Waldstadt	060 min 120 min (Dessau- Bad Belzig/Sa-So)	ET 442
RE 9	DB Regio/ ab Dez. 2015 Abellio Rail Mitteldeutschland	Halle (Saale) - Lutherstadt Eisleben - Sangerhausen - Nordhausen - Eichenberg - Kassel	060 min (Halle- Nordhausen) 120 min (Nordhausen- Kassel)	143 + y-Wagen/ ab Dez. 2015 Bombardier Talent 2
RE 10	DB Regio	Magdeburg - Staßfurt - Sandersleben (Anh) - Sangerhausen - Artern - Erfurt	120 min	VT 642
RE 12	Erfurter Bahn	Leipzig - Zeitz - Gera - Saalfeld	120 min	VT 650
RE 13	DB Regio	Magdeburg - Zerbst - Dessau - Bitterfeld - Leipzig	120 min	143 + 3 Doppelstockwagen
RE 15	DB Regio	Elbexpress Magdeburg - Zerbst - Dessau - Lutherstadt Wittenberg	einzelne Züge	143 + 3 Doppelstockwagen
RE 20	DB Regio	Halle (Saale) - Köthen - Magdeburg - Stendal - Salzwedel - Uelzen	060 min (Halle- Magdeburg) 120 min (Magdeburg- Uelzen)	112/114 + 3 Doppelstockwagen
RB 13	DB Regio	Stendal - Rathenow	120 min	VT 642
RB 13	Elbe Saale Bahn	Stendal - Oebisfelde - Wolfsburg - Braunschweig	060 min (Mo-Fr) 120 min (Sa-So)	VT 642
RB 19	DB Regio	Naumburg (Saale) - Jena Paradies - Saalfeld (Saale)	120 min	143 + 3 Doppelstockwagen
RB 20	DB Regio/ ab Dez. 2015 Abellio Rail Mitteldeutschland	Halle - Naumburg (Saale) - Weimar - Erfurt - Eisenach	060 min	143 + 4 y-Wagen/ ab Dez. 2015 Bombardier Talent 2
RB 26	Elbe Saale Bahn	Alma Stendal - Tangermünde	060 min	VT 642
RB 29	DB Regio	Schönebeck-Bad Salzelmen - Magdeburg - Stendal - Salzwedel - Uelzen	einzelne Züge (Schönebeck-Bad Salzelmen- Stendal) 120 min (Stendal- Salzwedel)	ET 425 und 112/114 + 3 Doppelstockwa- gen



			einzelne Züge (Salzwedel- Uelzen)	
RB 30	DB Regio	Schönebeck-Bad Salzemen - Magdeburg - Stendal - Osterburg - Seehausen - Wittenberge	060 min 120 min (Stendal- Wittenberge/Sa- So)	ET 425
RB 31	DB Regio	Magdeburg - Burg - Genthin	060 min (Magdeburg- Burg) einzelne Züge (Burg-Genthin)	143 + 3 Doppelstockwagen
RB 33	Erfurter Bahn	Leipzig - Zeitz - Gera - Saalfeld	120 min	VT 650
RB 36	Elbe Saale Bahn	Magdeburg - Haldensleben - Oebisfelde - Wolfsburg	060 min (Magdeburg- Haldensleben) 120 min (Haldensleben- Wolfsburg)	VT 642
RB 40	DB Regio	Magdeburg - Helmstedt - Braunschweig	060 min 120 min (Magdeburg- Helmstedt/Sa-So)	143 + 3 Doppelstockwagen
RB 41	Elbe Saale Bahn	Aschersleben - Güsten - Staßfurt - Schönebeck (Elbe) - Magdeburg	120 min	VT 642
RB 42	DB Regio	Magdeburg - Zerbst - Roßlau - Dessau	120 min	143 + 3 Doppelstockwagen
RB 47	Veolia Verkehr	Bernburg - Baalberge - Könnern - Halle (Saale)	120 min	VT 640
RB 48	Elbe Saale Bahn	Bernburg - Calbe (Saale) Ost	120 min	VT 642
RB 50	Elbe Saale Bahn	Aschersleben - Güsten - Bernburg - Köthen - Dessau	120 min (Aschersleben- Güsten) 060 min (Güsten- Dessau)	VT 642
RB 51	DB Regio	Dessau - Lutherstadt Wittenberg - Falkenberg (Elster)	060 min (Dessau- Lutherstadt Wittenberg) 120 min	143 + 3 Doppelstockwagen





			(Lutherstadt Wittenberg- Falkenberg)	
RB 54	DB Regio Veolia Verkehr	Dessau - Bitterfeld - Leipzig	120 min (Dessau- Delitzsch) 090 min (Delitzsch- Leipzig)	143 + 3 Doppelstockwagen VT 650
RB 57	DB Regio	Lutherstadt Wittenberg - Bitterfeld - Leipzig	120 min	143 + 3 Doppelstockwagen
RB 60	Veolia Verkehr	(Halberstadt -) Oschersleben (Bode) - Blumenberg - Magdeburg	060 min (Mo-Fr) 120 min (Sa-So)	VT 640
RB 65	Veolia Verkehr	Goslar - Vienenburg - Wernigerode - Halberstadt - Oschersleben (Bode) - Magdeburg	einzelner Zug (Goslar- Vienenburg) 120 min (Vienenburg- Magdeburg)	VT 648
RB 67	Veolia Verkehr	Blankenburg (Harz) - Langenstein - Halberstadt - Oschersleben (Bode) - Magdeburg	060 min (Blankenburg- Halberstadt) 120 min (Halberstadt- Magdeburg)	VT 640
RB 70	Veolia Verkehr	Halberstadt - Aschersleben - Sandersleben (Anh) - Könnern - Halle (Saale)	120 min	VT 648
RB 73	Burgenlandbahn	Wipperliese Klostermansfeld - Wippra	120 min	Esslinger Triebwagen
RB 75	DB Regio/ ab Dez. 2015 Abellio Rail Mitteldeutschland	Kupfer-Express Halle (Saale) - Lutherstadt Eisleben - Sangerhausen - Berga-Kelbra - Nordhausen	060 min (Halle- Lutherstadt Eisleben) einzelne Züge (Lutherstadt Eisleben- Nordhausen)	143 + 2 Doppelstockwagen/ ab Dez. 2015 Bombardier Talent 2
RB 78	Burgenlandbahn	Merseburg - Mücheln - Querfurt	060 min 120 min (Mücheln- Querfurt/Sa-So)	VT 672
RB 79	Burgenlandbahn	Merseburg - Schafstädt	060 min (Mo-Fr) 120 min (Sa-So)	VT 672



RB 80	DB Regio	Halle (Saale) - Bitterfeld - Lutherstadt Wittenberg	120 min	143 + 3 Doppelstockwagen
RB 82	DB Regio	Halle (Saale) - Merseburg - Weißenfels - Naumburg (Saale)	einzelne Züge	
RB 86	DB Regio	Halle (Saale) - Bitterfeld - Dessau	120 min	143 + 3 Doppelstockwagen
RB 92	Burgenlandbahn	Unstrutbahn Naumburg (Saale) Ost - Freyburg - Nebra - Wangen	060 min	VT 672
RB 95	Burgenlandbahn	Weißenfels - Teuchern - Zeitz	060 min (Mo-Fr) 120 min (Sa-So)	VT 672
RB 118	Veolia Verkehr DB Regio	Halle (Saale) - Delitzsch - Eilenburg	060 min (Mo-Fr) 120 min (Sa-So)	VT 650 143 + 2 Doppelstockwagen
RB 125	DB Regio/ ab Dez. 2015 Abellio Rail Mitteldeutschland	Weißenfels - Leipzig	060 min (Mo-Fr) 120 min (Sa-So)	143 + 3 Doppelstockwagen/ ab Dez. 2015 Bombardier Talent 2
S 1	DB Regio	Schönebeck-Bad Salzemen - Schönebeck (Elbe) - Magdeburg - Wolmirstedt - Zielitz	060 min (Mo-Fr)	ET 425
S 7	DB Regio	Halle-Trotha - Halle (Saale) - Halle- Silberhöhe - Halle- Nietleben	030 min	143 + 3 Doppelstockwagen
S 10	DB Regio	Halle (Saale) - Schkeuditz - Gröbers - Leipzig	030 min	143 + 3 Doppelstockwagen
DWE	Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellsch aft	Dessau - Oranienbaum - Wörlitz	120 min (März- Oktober)	VT 670
VE	Vetter Busunternehmen	Elbe-Heide-Bahn Lutherstadt Wittenberg - Bad Schmiedeberg Kurzentrum	einzelne Züge	VT 672
HSB	Harzer Schmalspurbahnen	Selketalbahn Quedlinburg - Gernrode (Harz) - Alexisbad -	120 min (Quedlinburg- Gernrode) 060 min / 120 min	BR 99/BR 99 + 2-3 Reisezugwagen, Neubautriebwagen, Altbautriebwagen



		Harzgerode / Stiege - Hasselfelde / Eisfelder Talmühle	(Gernrode- Alexisbad) einzelne Züge (Alexisbad- Eisfelder Talmühle)	
HSB	Harzer Schmalspurbahnen	Brockenbahn Wernigerode - Drei Annen Hohne - Schierke - Brocken	090 min (Wernigerode- Drei Annen Hohne) 045 min (Drei Annen Hohne- Brocken)	BR 99 + 6-7 Reisezugwagen
HSB	Harzer Schmalspurbahnen	Harzquerbahn Drei Annen Hohne - Eisfelder Talmühle - Ilfeld - Nordhausen Nord	einzelne Züge (Drei Annen Hohne-Ilfeld) 030 min / 60 min (Ilfeld- Nordhausen)	BR 99 + 6-7 Reisezugwagen, Neubautriebwagen, Combino Duo
MBB	Mansfelder Bergwerksbahn	Benndorf - Siersleben - Hettstedt Eduardschacht	einzelne Züge	

Eisenbahnverkehrsunternehmen:

DB Regio

DB Regio Elbe Saale Bahn, Magdeburg

DB Regio Burgenlandbahn

DB Fernverkehr

DB Autozug

Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft, Dessau

Erfurter Bahn, Erfurt

Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt, Halberstadt

Harzer Schmalspurbahnen, Wernigerode

Mansfelder Bergwerksbahn, Benndorf

Mitteldeutsche Regiobahn, Leipzig

Abellio (ab 2015)

Diese ausführliche Darstellung belegt, dass im Gegensatz zum Fernverkehr der Bahn der SPNV im Land durchaus insgesamt positiv zu bewerten ist. Es gibt gute Verbindungen, auch in andere Bundesländer, stündliche Takte, die ebenfalls mit dem straßengebundenen ÖPNV gut vertaktet sind und auch neue komfortable Doppelstockbespannungen.

Es gibt aber auch Mängel und Verbindungen, die besser gestaltet werden könnten.

Es ist anzuzweifeln, ob der sich verschärfende Wettbewerb und die aktuellen Neuvergaben im SPNV wirklich zu der von der Politik angestrebten Verbesserung führen.



### Vorschläge zum Regionalverkehr

1. Inbetriebnahme eines IRE von Hannover nach Halle. Nach dem feststeht, dass zukünftig die durchgehende Verbindung eingestellt wird, ist unsere Forderung, auch hier einen mit Landesmitteln unterstützten schnellen IRE einzusetzen. Im 2-Stunden-Takt könnte dieser Hannover, Hildesheim, Goslar, Bad Harzburg, Wernigerode, Halberstadt, Aschersleben und Halle verbinden. In Halle müssten dann alle zwei Stunden die Anschlüsse nach Berlin, Frankfurt und Leipzig/Dresden gewährleistet werden. Eine Weiteranbindung bis nach Leipzig wäre auch denkbar. Alternativ wäre auch eine Verlängerung nach Dessau zu prüfen.

Im Land Sachsen-Anhalt wären so nicht nur die Städte Wernigerode, Halberstadt und Aschersleben, die einschließlich des Landkreises Harz heute schon gegen den Wegfall der durchgehenden Verbindung protestieren, angebunden. Es wären so ebenfalls die niedersächsischen Städte Goslar und Bad Harzburg, die seit dem Wegfall der IR-Verbindungen immer wieder eine Fernverkehrsverbindung gefordert haben, am schnelllaufendem Netz. Festzustellen ist zudem, dass die heutigen RE auf dieser Relation selbst in einer Doppeltraktion regelmäßig überfüllt sind. Oft stehen und sitzen die Fahrgäste bereits an Wochentagen in den Gängen. Freitags, sonntags und montags sind die Fahrgastaufkommen jeglichem Reisekomfort abträglich. Das hat sicher auch mit der jetzigen Fahrzeugbaureihe zu tun. Diese Kundenunzufriedenheit schädigt das Ansehen des Betreibers und Bestellers.

2. Es gibt auch im Nahverkehr neue Lösungen, die bei vielen Verbänden und Organisationen, die verkehrspolitische Forderungen aufmachen, weitgehend unbekannt zu sein scheinen. Gemeint ist hier der Interregioexpress (IRE). Interregioexpresse könnten Lösungen sein, Landeshauptstädte und Oberzentren sehr viel schneller als ein Regionalexpress (RE) zu verbinden. Wir fordern die erneute Betriebsaufnahme des IRE „Otto der Große“. Dieser muss dann zukünftig eine Fahrplanlage erhalten, die nicht nur die Quellverkehre sondern auch die im Takt fahrenden Relationen berücksichtigt. Verkehre ohne Taktung und in schlechter Fahrplanlage lassen nur geringe Fahrgastaufkommen zu. Das ist aber ein „hausgemachtes“ Problem, das sich lösen lässt. Wir verlangen von der DB Regio AG und dem Land Sachsen-Anhalt sowie den betroffenen Ländern ein Konzept zum weiteren Ausbau von IRE Linien. Entsprechende Vorschläge werden wir einbringen.

3. Im Knoten Stendal muss dringend mit allen Beteiligten nach einer Verbesserung der Anschlussbeziehungen zwischen Regional- und Fernverkehr gesucht werden. Sowohl in Richtung Magdeburg beim Umstieg aus dem SPFV oder in Richtung Berlin aus dem SPNV gibt es teilweise erhebliche Wartezeiten, die jetzt noch durch den Fahrplamentwurf 2013/2014 der NASA GmbH verschärft werden. So kann eine sinnvolle Vertaktung zwischen SPNV und SPFV nicht funktionieren. Es ist auch zu prüfen, ob der Abfahrtsabstand RB zu RE von 14 Minuten in Richtung Magdeburg sinnvoll ist. So entstehen teilweise sehr lange Umsteigewartezeiten.

#### 4. Vermeidung der Vergabe von kleinen Netzen bei Ausschreibungen

Wir fordern bei den in Sachsen-Anhalt noch ausstehenden Vergaben in den Folgejahren die Vergabe in möglichst großen Netzen. Das Vergabeverfahren für die Dieselnetze Nordharz und Elbe-Saale muss unbedingt in einem Netz ausgeschrieben werden.

Angebotsverbesserungen in den Umläufen und Kosteneffizienz in der großen Fläche wären so möglich. Nur in großen Netzen lassen sich vorhandene „Schwachlaststrecken“ oder Tagesrandlagen kompensieren.

5. Viele RE´e sind leider, was Verkehrshalte und Reisegeschwindigkeit betreffen, oft nur bessere Regionalbahnen (RB). Dies wird beispielsweise an dem Vergleich der Fahrzeiten RB und RE auf den Linien Magdeburg - Dessau oder der wichtigen RE 1 Magdeburg - Berlin deutlich. Alte „Besitzstände“ oder die Wohnorte manch „wichtiger Personen“ scheinen hier immer noch eine Rolle zu spielen. Hier ist unbedingt im Sinne einer gesamthaften Taktung Qualitäts- und Komfortverbesserung eine Anpassung nötig.

6. Die Verwendung der Regionalisierungsmittel nur für den SPNV ist ein wesentliches Anliegen der EVG. Die schwierige Finanzlage des Landes Sachsen-Anhalt darf nicht zu einer weiteren Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel führen!

Die Ideen mancher Politiker und des Bestellers im Land, SPNV Strecken abzubestellen oder Umläufe auszudünnen, wird auf heftigen Widerstand der EVG Treffen.

## Infrastruktur im SPNV und SPFV

Gesamtnetzbezogen, möglichst konkurrenzfähige Fahrzeiten zum motorisierten Individualverkehr herzustellen, ist eine Minimalforderung. Dazu ist es notwendig, eine Regelmindestgeschwindigkeit auf den Strecken des Regionalnetzes zu erreichen, die jenseits der 80 km/h liegt.

Auf bestimmten Hauptstrecken wie beispielsweise Magdeburg - Stendal, Magdeburg - Halle/Leipzig und Braunschweig - Magdeburg - Berlin sind 160 km/h entweder im Ausbau oder Bestandserhalt dringend notwendig.

Aktuell, im Sommer 2013, ist die Bedeutung der Strecke Hannover/ Braunschweig über Magdeburg nach Berlin durch den hochwasserbedingten Ausfall der HGV Strecke Berlin - Hannover von immenser Bedeutung.

Die nicht ernst genommene Forderung diese Strecke auf 200 km/h auszubauen, ist inzwischen perspektivisch notwendig geworden, um eine adäquate Umleitungsstrecke für die HGV zu bekommen.

Wir erwarten von der Landesregierung sich mit für eine Schieneninfrastrukturfinanzierung einzusetzen, die den notwendigen Bestandserhalt und Ausbau sowie Investitionen in das Netz absichert. Eine Übernahme von Schieneninfrastruktur/Regionalbahnnetzen in die Verantwortung des Landes lehnt EVG ab!