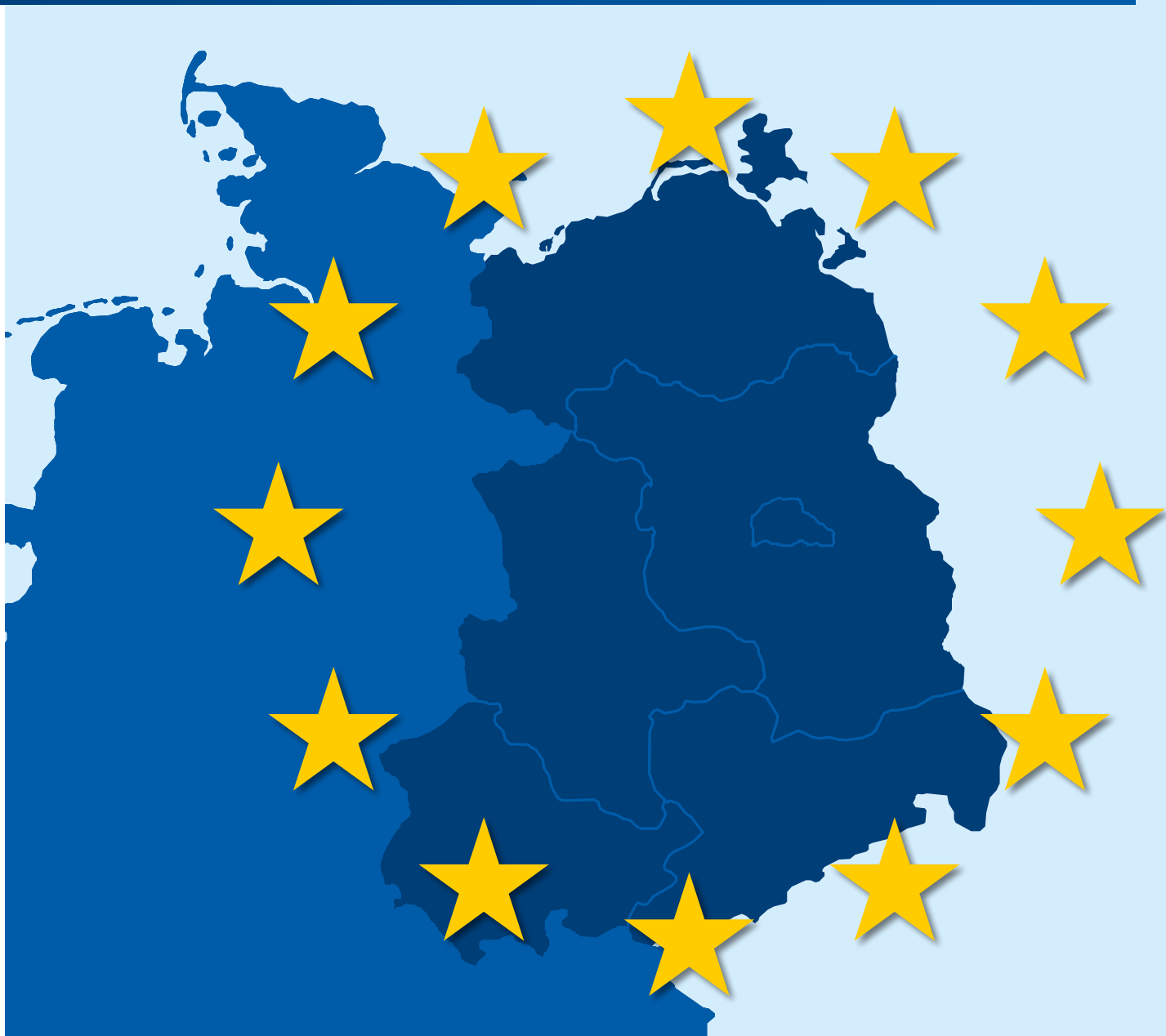


Positionspapier Schienenverkehrskonzept für die Mitte Europas



Inhalt

1	Vorwort	4
2	Geografische und verkehrspolitische Ausgangssituation für die Neuen Bundesländer	5
3	Personenverkehr	8
3.1	Personenfernverkehr	8
3.2	Deutschlandtakt.....	14
3.3	Personennahverkehr	15
4	Güterverkehr.....	31
5	Infrastruktur.....	35
5.1	Einzelvorschläge für die Länder	37
	Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin.....	37
	Sachsen-Anhalt	40
	Thüringen.....	41
	Sachsen.....	42
6	Beschäftigungseffekte	43
7.	Schlusswort.....	44
	Abkürzungsverzeichnis.....	45

1 Vorwort

Das vorliegende Papier wird der*die eine oder andere sicher als Maximalforderungspapier bezeichnen. Natürlich versuchen wir, für den Schienenverkehr notwendige Maßnahmen zur Erreichung eines optimalen Systems in unseren Regionen darzustellen. Wir müssen uns aber nur anschauen, welche Maßnahmen im Kleinen notwendig wären, um eine optimale Anbindung des neuen internationalen Flughafens BER per Schienenpersonenverkehr für alle Teile allein des Landes Brandenburg zu ermöglichen. Dann erscheinen die in den anderen Teilen des vorliegenden Dokumentes erhobenen Forderungen keinesfalls als das maximal Mögliche – sondern nur als das für die Sicherung einer zukünftigen nachhaltigen Mobilität von Personen und Gütern in unserer Region Notwendige. Das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland und andere darauf fußende Gesetze sowie europäische Verordnungen liefern im Übrigen dafür die Grundlagen.

Die Vorbereitung auf zukünftige Erfordernisse kann vorrangig nur Aufgabe der Politik sein. Weitreichende Entscheidungen waren schon immer auch das Werk weitsichtiger Politiker. Deshalb soll dieses Papier Denkanstöße für derzeit tätige

Verkehrspolitiker*innen liefern und damit auch Diskussionen fordern und fördern. Letztendlich wollen wir, dass die Situation der abhängig Beschäftigten, ja aller Menschen in unserer Region und darüber hinaus, verbessert wird. Und dazu leisten optimale Schienenverkehrsverbindungen für Personen und Güter einen entscheidenden, auch – und dies spielt vor dem Hintergrund der notwendigen Klimawende eine immer wichtiger werdende Rolle – ökologisch nachhaltigen Beitrag.

Wir fordern die Politiker*innen auf, das Denken in Vier- oder Fünfjahresscheiben endlich aufzugeben und sich und damit das Land auf die Zukunft vorzubereiten. Unsere Vorfahren haben dafür mit der vorhandenen und vielfach schon weitgehender als damals nutzbar geplanten Eisenbahninfrastruktur und entsprechenden Systemen eine sehr gute Vorleistung erbracht. Negieren oder sogar beseitigen wir diese nicht einfach durch voreilige Stilllegungsmaßnahmen oder Nichtbeachtung beziehungsweise durch fadenscheinige Gegenargumentationen, sondern achten und nutzen wir sie als Vorsorge für unsere Zukunft.

Autor*innen

Matthias Altmann (Thüringen)

Wolfgang Schreiber/Ramona Möbius (Sachsen)

Janina Pfeiffer/Martin Kröber (Sachsen-Anhalt)

André Nagel (Mecklenburg-Vorpommern)

Meinhard Lanz (Berlin)

Jörg Podzuweit/Thomas Pfarr (Brandenburg)

Koordination

Jörg Podzuweit (Brandenburg)

Eine Publikation der

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Reinhardtstraße 23 · 10117 Berlin

Redaktionsschluss: 26.03.2021

2 Geografische und verkehrspolitische Ausgangssituation für die Neuen Bundesländer

Nach der Erweiterung der Europäischen Union (EU) in Richtung Osten im Jahr 2004 und den sich daraus sehr stark entwickelnden Beziehungen über die EU-Grenzen hinaus in die Staaten der ehemaligen Sowjetunion ergeben sich für die Neuen Bundesländer (NBL) Veränderungen, auch in Bezug auf die verkehrlichen Anforderungen.

Mit dem Bundesland – der Bundeshauptstadt – Berlin, nicht ganz in der geografischen Mitte, die tangiert wird von drei Transeuropäischen Kernnetz-Verkehrskorridoren (TEN-T) (Nordsee-Baltic-Korridor, Orient-Ost-West-Korridor, Skandinavien-Mittelmeer-Korridor), sind diese fast zur Mitte Europas geworden. Die beiden sich im Raum Berlin kreuzenden Verkehrsbedarfsachsen verlaufen in Richtung Nord – Süd (Verbindung von Skandinavien – Raum Oslo sowie Øresundregion zum Mittelmeer mit der Adriaküste und den Häfen Triest und Koper) sowie in Ost – West – Richtung von der Pazifikküste des eurasischen Kontinents und den prosperierenden Wirtschaftsräumen Chinas (neue Seidenstraße) bis zur Atlantikküste der Iberischen Halbinsel nach Spanien und Portugal. Industrielle Zentren sowie wirtschaftlich sich enorm entwickelnde Regionen werden so über ein „Drehkreuz“ in unserem Bezirk verbunden¹. Eine weitere Achse verläuft weiter westlich von Wismar über Schwerin, Wittenberge, Stendal, Magdeburg, Halle (Saale), Gera, Plauen (Vogtland), Hof, Regensburg nach München beziehungsweise weiter nach Süden. Dass alle diese Verbindungen nicht nur verkehrliche Folgen haben, sondern auch wirtschaftliche, dürfte auf der Hand liegen.

Deshalb sollten wir uns bei der Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption nicht nur als Berliner, Brandenburger, Mecklenburger, Sachsen-Anhaltiner, Sachsen oder Thüringer verstehen, sondern uns eingebettet sehen in europäische und internationale Entwicklungen. Schaffen es unsere Länder, sich an diesen Entwicklungskorridoren auf unserem Kontinent entsprechend zu positionieren, sollten sich gute Arbeitsplätze sowie daraus resultierende grenzüberschreitende Verkehrs-

und Wirtschaftsbeziehungen entwickeln. Das wiederum würde eine stabile Grundlage für weitergehende regionale Entwicklungen, den sozialen Zusammenhalt und entsprechende Standards bilden und muss aus diesem Grund auch ein gewerkschaftliches Anliegen sein.

Die Grundlagen für verkehrspolitische Entscheidungen (im Eisenbahnbereich) in Deutschland legen das Grundgesetz (GG) sowie das Regionalisierungsgesetz (RegG) fest. Im Artikel 87 e des Grundgesetzes wird festgestellt, dass dem Wohl der Allgemeinheit und deren Verkehrsbedürfnissen beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes und bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz Rechnung zu tragen ist.² Im Paragraph 1 des Regionalisierungsgesetzes wird festgeschrieben, dass die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Aufgabe der Daseinsvorsorge ist.³

Demzufolge sollten die verkehrspolitischen Entscheidungen die Eisenbahnen des Bundes, deren Infrastruktur sowie den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betreffend in unserem Land in erster Linie an den Bedürfnissen der Bevölkerung und nicht an betriebswirtschaftlichen Grundsätzen irgendwelcher Unternehmen ausgerichtet werden. Das GG sagt weiterhin dazu aus, dass Näheres durch ein Bundesgesetz geregelt würde. Auf dieses warten wir jetzt bereits seit Dezember 1993! Interessant ist auch, dass das GG hier nicht nach Personenfernverkehr und Güterverkehr auf der Schiene unterscheidet. Betrachtet man diese Aussagen in den genannten Bundesgesetzen, dann sieht man die überdurchschnittlichen Privatisierungsbestrebungen der letzten Bundesregierungen bei der DB AG aus ganz anderer Sicht, da sich das GG lediglich auf Eisenbahnen des Bundes bezieht! Leider werden trotz dieser grundsätzlichen Regelungen die Bedürfnisse der Bevölkerung durch die handelnde Politik hinter angebliche betriebswirtschaftliche Zwänge und vermeintliche haushälterische Sparzwänge zurückgestellt. Das betrifft alle Bahnbereiche, den Schienenpersonennahverkehr, den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), den Schienengüterverkehr (SGV), aber auch die Schieneninfrastruktur.

1 Gemeint sind im Ausland insbesondere die bereits genannten Regionen um Oslo und am Øresund sowie die Regionen um Wien und Triest, des Weiteren das Pekinger und Shanghaier Gebiet und die Regionen um Wladiwostok, Irkutsk, Moskau, Minsk, Warschau, Kraków, Brüssel, Paris, Toulouse, Barcelona, Madrid, Lissabon und in Deutschland die Industrieregionen Ruhrgebiet und Dresden.

2 Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland i. d. F. vom 21.07.2010, Art. 87 e, Absatz 4

3 Regionalisierungsgesetz der Bundesrepublik Deutschland i. d. F. vom 15.12.2015, § 1, Abs. 1

Die Autor*innen haben am 26.08.2020 ein **Grundsatzpapier zum Eisenbahnverkehr** beschlossen, das auch in dieses Werk Eingang finden muss:

Die elektrifizierte Eisenbahn ist das effektivste, sicherste und nachhaltigste Verkehrsmittel.

Demzufolge sollte die Forderung

Elektrifizierung aller nicht nur lokal genutzten Eisenbahnstrecken in Normalspur

eine Grundlage bilden.

Des Weiteren wird niemand leugnen, dass es keine einspurigen Straßen (mit Ausnahme landwirtschaftlicher oder privater Wege sowie Zuwegungen) gibt.

Deshalb muss die nächste Forderung

Eisenbahnstrecken sind grundsätzlich zweigleisig zu bauen beziehungsweise auszubauen

lauten.

Kapazitätsengpässen muss vorgebeugt beziehungsweise bestehende Kapazitätsengpässe müssen beseitigt werden.

Deshalb muss die nächste Forderung lauten:

Stationen des Regionalverkehrs sind an Hauptstrecken grundsätzlich mit beidseitig an Ausweichgleisen angelegten Bahnsteigen auszustatten.

Der Güterverkehr auf der Schiene wird in den nächsten Jahren mit Sicherheit enorm wachsen. Dafür bestehen jedoch zur Zeit kaum Kapazitäten. Diese neu zu bauen, übersteigt die vorhandenen Möglichkeiten.

Die nächsten Forderungen müssen deshalb sein:

Um den sich verstärkenden Schienengüterverkehr aufzunehmen, müssen an Hauptstrecken regelmäßig beidseitig ausreichend lange Ausweich- beziehungsweise Überholgleise angelegt werden.

Alle Industrie- und größeren Gewerbegebiete sind mittels Eisenbahninfrastruktur an Güterverkehrs- oder Kombiverkehrszentren anzubinden.

Des Weiteren sind früher Bestand habende Strecken, die dem SGV als Ausweichstrecken dienten, wieder zu reaktivieren beziehungsweise entsprechend (siehe oben) auszubauen (zum Beispiel Berliner Güteraußenring).

Alle Industrie- und größeren Gewerbegebiete sind mittels Eisenbahninfrastruktur an Güterverkehrs- oder Kombiverkehrszentren anzubinden.

Der Schienengüterverkehr ist grundsätzlich neu zu denken – nach 170 Jahren gleicher Produktionstechnologie muss diese umgestellt werden auf einen generellen Behälterverkehr.

Der Schienenpersonenverkehr ist technologisch wieder „auf die Füße zu stellen“.

Wir fordern:

Die Zuggattungen wieder so auszurichten und zu klassifizieren, dass eine effektive Beförderung von Personen von A nach B möglich wird – egal ob A oder B „in der Fläche“ liegen oder in Metropolräumen.

Das bedeutet, folgende Zuggattungen für den Schienenpersonenverkehr (wieder) einzuführen:

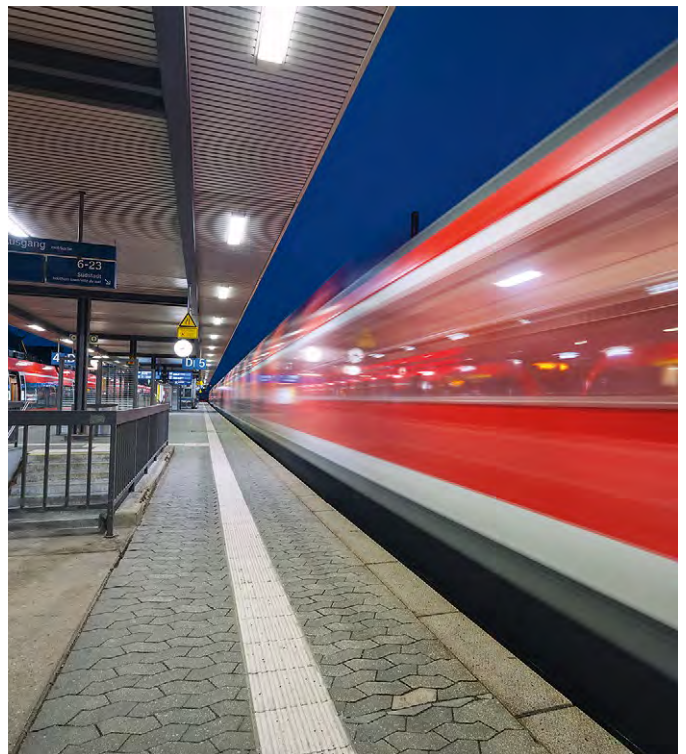
- Schnelle Fernverkehrszüge zur Verbindung von Metropolen und Oberzentren (zum Beispiel IC, ICE);
- Schnelle interregionale Fernverkehrszüge zur Verbindung von Oberzentren/Mittelzentren (früher IR);
- Schnelle Regionalverkehrszüge zur Verbindung von Mittelzentren mit Oberzentren beziehungsweise zur Erschließung weiträumiger Flächen (zum Beispiel Regionalexpress);
- Regionalverkehrszüge zur Erschließung der Fläche, die die oben genannten Züge untersetzen und jeden Haltepunkt bedienen (zum Beispiel Regionalbahnen);
- Regionalverkehrszüge zur Erschließung des erweiterten Metropolenraumes, die außerhalb der Verwaltungsgrenzen der Metropole jeden Bahnhof bedienen und innerhalb der Verwaltungsgrenzen der Metropole nur noch an Knotenbahnhöfen halten (zum Beispiel Metropolexpress, Stadtexpress);
- S-Bahnen zur Erschließung des Metropolenraumes in der Regel innerhalb der Verwaltungsgrenzen der Metropolen, die dort jeden Haltepunkt bedienen.

Wichtig ist dabei, dass der Anschluss an den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) bei allen Zuggattungen zur Verknüpfung und auch die Verknüpfung der Zuggattungen untereinander immer mitgedacht wird. Entsprechend ist das System „Deutschlandtakt“ auszurichten. Die Bahnhofsinfrastruktur ist als dafür geeignet grundsätzlich auszulegen.

Der Kurzstreckenflugverkehr muss endgültig überflüssig werden. Dazu muss es möglich sein, auch Morgentermine per Bahn aus dem ganzen Land zu erreichen.

Deshalb muss die nächste Forderung lauten:

Das Nachtzugangebot ist im nationalen (und internationalen) Maßstab wieder auf- und auszubauen. Damit wird es möglich, die Systemvorteile der Eisenbahn gegenüber dem (Kurzstrecken-) Flugverkehr und dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) voll nutzen zu können.



Bei allen Maßnahmen kann Digitalisierung hilfreich sein oder ihr Gelingen massiv unterstützen. Sie allein wird jedoch nicht die Verbesserung des Verkehrs auf der Schiene bewältigen. Vor allem bei der Koordinierung von Verknüpfungen wird es auf die Nutzung digitaler Informations- und Gestaltungswege ankommen.

Aus den vorhergehenden grundsätzlichen Betrachtungen sollen im Folgenden einzelne Schlussfolgerungen für die Entwicklung in den einzelnen Bereichen des Eisenbahnverkehrs (Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur) gezogen werden.

3 Personenverkehr

Im Vergleich zu einigen anderen europäischen Ländern besteht in Deutschland und somit auch in den NBL noch ein vergleichsweise dichtes Personenverkehrsnetz der Eisenbahnen. Dies ist auch auf die Politik dieser Bundesländer in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts zurückzuführen, die letztendlich zur Gründung von Verkehrsverbänden oder Zweckverbänden führte. Des Weiteren sind die genannten Bundesländer über diese Jahre hinaus oft mit einer abgestimmten Position hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs in Erscheinung getreten, was für eine positive Entwicklung mit Sicherheit nicht hinderlich war. Jetzt jedoch gilt es, wie bereits unter 1 dargestellt, weitergehende Beziehungen und globale Entwicklungen zu berücksichtigen. Dafür sollten neue Möglichkeiten in Verbindung mit traditionellen Lösungsvarianten zukünftig mehr Beachtung finden.

3.1 Personenfernverkehr

Das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs bildet der Linienpersonenfernverkehr. In Deutschland ist dies noch der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Aufgrund von Ausdünnungen in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts und auch in den folgenden Jahren kann dieser wahrscheinlich nicht mehr als alleiniges Rückgrat dienen. Die Ausdünnungen waren die Folge einer verfehlten Privatisierungs- und Börsengangspolitik seitens der Deutschen Bahn und ihres Eigentümers, des Bundes. Betriebswirtschaftliche Erwägungen, die nie vollständig durch Fakten hinterlegt werden konnten, führten zu den vorgenannten massiven Einstellungen im SPFV. Eine ganze Zuggattung wurde beseitigt, nämlich der Interregio (IR). Zusätzlich wurden viele Intercity (IC) Verbindungen ausgedünnt oder auf Teilstrecken sogar vollständig eingestellt.

Im Widerspruch zum Grundgesetz⁴ soll der SPFV von den ihn betreibenden Unternehmen eigenwirtschaftlich geführt werden und sich aus sich selbst finanzieren. Aufgrund der durchgeführten Änderungen in den letzten 20 Jahren ist es unter gewissen Rahmenbedingungen (Personalausdünnungen,

Optimierung von Fahrzeugeinsätzen usw.) sogar gelungen, hier Gewinne zu erzielen – aber auf Kosten nicht erfüllter Bedürfnisse der Bevölkerung. So erfolgt innerhalb des SPFV der DB AG durchaus eine Querfinanzierung von sich nicht selbst tragenden Fernverkehrslinien durch andere, überaus gut frequentierte Linien. Durch die Deregulierung des Fernbusverkehrs⁵ wird diese Querfinanzierung in absehbarer Zeit nicht mehr möglich sein. Auch aus einigen politischen Parteien präferierte Ausschreibungen im Rahmen der Einführung des sogenannten Deutschlandtaktes würden zur Rosinenpickerei und zur Verteuerung des SPFV beitragen. Ggf. würden sogar jetzt noch stark frequentierte SPFV-Linien eingestellt werden müssen – oder eine Gegenfinanzierung aus öffentlichen Geldern ist vorzusehen. Wieder einmal werden Gewinne privatisiert und Verluste sozialisiert – oder es wird durch das Ermöglichen von der bereits genannten „Rosinenpickerei“ im Personenfernverkehr per Gesetz nicht einmal die heutige Qualität im SPFV erhalten werden können. Fairer Wettbewerb der Verkehrsträger sieht anders aus!

⁴ Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland i. d. F. vom 21.07.2010, Art. 87 e, Absatz 4

⁵ PBefG i. d. F. vom 17.02.2016



Der SPFV wird derzeit in den NBL von zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durchgeführt. Das Gros liegt dabei bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit ihrem Personenverkehrsunternehmen DB Fernverkehr AG und den dazugehörigen Tochterunternehmen. Daneben betreibt die Firma FLIXTRAIN zwei Fernverkehrsverbindungen⁶. FLIXTRAIN ist ein „Ableger“ von FLIXBUS, dem größten Fernbuslinienverkehrsanbieter in Deutschland. Die Angebote sind weitaus billiger als die der DB Fernverkehr AG und Buchungen müssen fast ausnahmslos per Internet getätigt werden⁷. Die Züge bestehen aus modernisierten alten DB-Wagen. Bestehende Lücken im Bahnfernverkehrsangebot werden durch die Angebote von FLIXTRAIN nicht geschlossen, das Angebot der DB Fernverkehr AG wird nur mit Billigpreisen konkurrenziert.

Die Lücken in den Angeboten sollen uns jedoch nun interessieren. Mit dem vollständigen Entfernen des Interregio-Angebotes durch die DB AG im Jahre 2002 wurde im SPFV eine Lücke gerissen, die bis heute nicht einmal annähernd wieder geschlossen werden konnte. Damit wurden etliche Ober- und Mittelzentren meist in den NBL ihrer Fernverkehrsankunft beraubt und somit wichtige Standortfaktoren einfach gestrichen. Die Qualität der SPFV-Anbindung großer Städte unter anderem in den NBL ist von der TU Dresden untersucht worden. Nach dieser Untersuchung befinden sich unter den diesbezüglich zehn am schlechtesten gestellten Städten fünf in den NBL, Cottbus an vorletzter und Chemnitz an drittletzter Stelle⁸.

Der Protest der betroffenen Bundesländer hielt sich in Grenzen. Der Ersatz mittels Nahverkehrsleistungen verursacht bis heute enorme Kosten, die aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes finanziert werden müssen. Die Attraktivität des gesamten Schienenpersonenverkehrsangebotes hat überdurchschnittlich gelitten.

Das soll ein Beispiel verdeutlichen. Mit dem Regionalexpress (RE) der Linie 3 ist es möglich, eine Reise von Lutherstadt Wittenberg über Berlin nach Stralsund anzutreten. Die Reisezeit beträgt dann gut viereinhalb Stunden, es werden etwa 390 km bewältigt. Das ergibt eine Reisegeschwindigkeit von etwa 85 km/h. So weit, so gut. Diese Reisegeschwindigkeit könnte ohne zusätzlichen Aufwand wesentlich angehoben werden, wenn nicht an fast jedem auf der Strecke liegenden Bahnhof gehalten werden würde. Würde nur an Bahnhöfen von Orten gehalten werden, die etwa 10.000 Einwohner*innen und mehr haben sowie an Knotenbahnhöfen, wären mehr als 120 km/h möglich. Insbesondere der Abschnitt Neustrelitz – Stralsund trägt hier zur Verlängerung der Fahrzeit bei: Auch hier wäre eine erhebliche Steigerung leicht durch oben genannte Maßnahmen möglich: Die Reisegeschwindigkeit auf dem genannten Abschnitt beträgt ganze 65 km/h!

6 Berlin – Köln und Berlin – Stuttgart

7 Fahrkartenerwerb im Zug nicht möglich, feste Pauschalpreise je nach Relation, Sitzplatzreservierung inklusiv.

8 Die Erreichbarkeit deutscher Großstädte durch den Schienenpersonenverkehr – Christos Evangelinos, Claudia Hesse und Ronny Püschel – https://www.ifo.de/DocDL/ifodb_2011_5_20_27.pdf

Die Wiedereinführung von Interregio-Fernverkehren (oder wie auch immer sie bezeichnet werden, wobei der Name schlüssig ist) würde also eine erhebliche Lücke im derzeitigen SPFV schließen, der nur auf Hochgeschwindigkeitsverkehre ausgerichtet ist. Und sie würde auch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entlasten, wodurch zum Beispiel wieder kürzere und deshalb weniger störanfällige Umläufe möglich wären. In Ergänzung zu bereits vorliegenden Papieren⁹ fordern wir für unsere Länder deshalb folgende Interregio-Verbindungen (beziehungsweise IC- oder ICE-Verbindungen – gekennzeichnet) wieder oder neu einzuführen:

3.1.1

Warnemünde – Rostock – Waren (Müritz) – Neustrelitz – Fürstenberg (Havel) – Oranienburg – Berlin-Gesundbrunnen – Berlin Hbf. – Berlin Südkreuz (Flügelung) – Luckenwalde – Jüterbog – Falkenberg (Elster) – Riesa – Döbeln Hbf. – Chemnitz Hbf. – Zwickau (Sachs.) Hbf/ Zossen – Doberlug-Kirchhain – Elsterwerda – Coswig – Dresden [– Děčín – Ústí nad Labem – Praha] (ICE/IC)

3.1.2

Rostock/Hamburg – Schwerin (Flügelung) – Magdeburg – Halle – Naumburg – Jena – Saalfeld [– Nürnberg – (Flügelung) Stuttgart – Zürich/Karlsruhe – Basel] (ICE)

3.1.3

Binz – Bergen (Rügen) – Stralsund Hbf. – Greifswald – Züssow – (Alternierend später: Seebad Heringsdorf – Świnoujście – Ducherow –) Pasewalk – Prenzlau – Angermünde – Eberswalde – Bernau – Berlin-Gesundbrunnen – Berlin Hbf. – Berlin Südkreuz – Flughafen BER – Königs Wusterhausen – Lübben – Lübbenau – Cottbus – Forst (Lausitz) [– Żary – Żagań – Miłkowiec – Legnica] (IR)

3.1.4

[Hamburg Hbf. – Büchen – Hagenow Land – Schwerin Hbf./Kiel Hbf. – Lübeck Hbf.] – Grevesmühlen – Bad Kleinen (Flügelung) – Bützow – Rostock Hbf. – Velgast – Stralsund – Greifswald – Züssow – Pasewalk [– Szczeciń] (IC)

3.1.5

Stralsund – Demmin – Neubrandenburg – Neustrelitz – Oranienburg – Berlin-Gesundbrunnen – Berlin Hbf. – Berlin Südkreuz – Luckenwalde – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld – Leipzig Hbf. – Naumburg – Weimar – Erfurt – Gotha – Eisenach [– Kassel – Dortmund – Düsseldorf] (IC)

3.1.6

[Hamburg – Harburg – Lüneburg – Uelzen –] Salzwedel/ Wismar – Bad Kleinen – Schwerin – Ludwigslust – Wittenberge – Stendal (Flügelung) – Tangerhütte – Magdeburg – Schönebeck – Köthen – Halle (Saale) (Flügelung) – Merseburg – Weißenfels – Zeitz – Altenburg – Chemnitz/ Leipzig – Döbeln – Dresden (IR)

3.1.7

[Rheine – Osnabrück – Minden – Hannover – Braunschweig –] Magdeburg – Brandenburg an der Havel – Potsdam/[Bremerhaven – Bremen – Soltau – Uelzen – Gifhorn – Wolfsburg –] Gardelegen – Stendal – Rathenow – Spandau – Berlin Hbf. (Flügelung) – Berlin Ostbahnhof – Strausberg [– Kostrzyn (Flügelung) – Gorzów Wlkp. – Krzyż – Piła – Chojnice – Starogard Gd. – Gdańsk/Rzepin – Świebodzin – Zbąszynek – Zbąszyn – Poznań – Gniezno – Inowrocław – Toruń – Jabłonowo – Iława – Olsztyn] (IR)

⁹ Karl-Dieter Bodack: „Neues Interregio-Netz“ vom 04. 05. 2011 und „Stellungnahme zum Gesetzentwurf über die Erhaltung und den Ausbau der Schienenwege“ vom 01. Juli 2009



3.1.8

[Hannover – Hildesheim/Eichenberg – Göttingen – Seesen –] Goslar (Flügelung) – Bad Harzburg – Wernigerode – Halberstadt – Aschersleben – Halle (Saale) – Flughafen Halle/Leipzig – Leipzig (Zugteilung) – Wurzen – Riesa – Elsterwerda – Hoyerswerda – Bautzen – Görlitz – Zittau [– Liberec] (IR)

3.1.9

[Kassel/Fulda] – Eisenach (Flügelung) – Erfurt – Weimar – Naumburg – Halle (Saale) (Flügelung) – Magdeburg Hbf. – Genthin – Brandenburg Hbf. – Potsdam Hbf. – Berlin Zoologischer Garten – Berlin Hbf. – Berlin Ostbahnhof – Bernau – Eberswalde – Chorin – Angermünde[– Szczecin Główny]/Leipzig – Riesa – Dresden [– Děčín – Ústí nad Labem – Praha] (IR)

3.1.10

[Nürnberg – Erlangen – Bamberg – Lichtenfels –] Saalfeld (Saale) Hbf. – Rudolstadt – Jena Paradies – Naumburg (Saale) – Weißenfels – Merseburg –/[Frankfurt (Main) – Gießen – Marburg – Kassel –] Nordhausen – Sangerhausen – Halle (Saale) Hbf. (Flügelung) – Leipzig/Halle Flughafen – Leipzig Hbf. (Flügelung) – Eilenburg – Torgau – Falkenberg (Elster) – Doberlug-Kirchhain – Finsterwalde – Calau – Cottbus/Altenburg – Zwickau – Schwarzenberg (Erzg.) [– Karlovy Vary – Mariánské Lázně] (IR)

3.1.11

Göttingen – Heiligenstadt – Leinefelde/Sonneberg – Bad Salzungen – Eisenach – Gotha (Flügelung) – Erfurt – Weimar – Jena – Gera– Plauen (Vogtl.) (Flügelung) [– Hof – Bayreuth]/Bad Elster [– Cheb – Plzeň] (IR)

3.1.12

[Nürnberg – Erlangen – Bamberg – Schweinfurt –] Suhl – Arnstadt – Erfurt – Weimar – Jena – Gera – Chemnitz – Freiberg (Sachsen) – Dresden – Görlitz [– Węglińiec – Legnica – Wrocław] (IC)

3.1.13

[Oberstdorf ... – ... München Hbf. ... – ... Nürnberg Hbf. ... – ... Hof (Saale)] – Gera Hbf. – Zeitz – Halle (Saale) Hbf. – Köthen – Dessau Hbf. – Belzig – Michendorf – Berlin Wannsee – Berlin Zoologischer Garten – Berlin Hbf. – Berlin Ostbahnhof – Fürstenwalde (Spree) – Frankfurt (Oder) – [Rzepin – Czerwieńsk – Zielona Góra] (IR)

3.1.14

Hannover – Braunschweig – Magdeburg – Güterglück – Roßlau – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster) – Elsterwerda Biehla – Senftenberg – Cottbus – Guben – Czerwieńsk – Zbąszynek – Poznań (IR)



Diese Interregio (IR)- und ICE-/IC-Planung setzt natürlich voraus, dass derzeit vorhandene IC- und ICE-Linien nicht gestrichen werden (es sei denn, es handelt sich um echte Parallelverkehre mit den neu konzipierten Linien). Dazu müsste ein das kurzfristige Umsteigen sichernder Taktfahrplan eingeführt werden (ggf. Deutschlandtakt), der die IC- und ICE-Linien sowie den SPNV ebenfalls mit einbezieht. Diese Planung sollte ebenso in das Fernverkehrskonzept der DB AG 2023 bis 2035 einbezogen werden, um dieses zu vervollständigen.

Der internationale SPNV in unser Nachbarland Polen beschränkt sich derzeit auf einen EC von Berlin nach Gdańsk und zurück sowie auf vier EC von Berlin nach Warszawa und zurück („Berlin-Warszawa-Express“). Dass hier großer Handlungsbedarf besteht, ist offensichtlich. Die oben genannten Vorschläge zur Gestaltung eines IR-Netzes und zur Ergänzung des IC-Netzes beinhalten bereits Verbindungen in Richtung Polen, die jedoch noch ergänzungsfähig sein dürften. Deshalb müssten die bestehenden EC-Linien mindestens erhalten, besser noch erweitert werden. Für den Berlin-Warszawa-Express sollten mindestens sechs Züge täglich in jeder Richtung eingesetzt werden, wobei ein Zug morgens auch in Poznań so eingestellt werden kann, dass dieser spätestens um 09.00 Uhr in Berlin ist und umgekehrt. Auch sollte ein Nachtzug ab Berlin etwa 23.00 Uhr nach Warszawa – beispielsweise mit Kurswagen bis Białystok oder Gdańsk – angeboten werden.

Der heute verkehrende „Kulturzug“ nach Wrocław am Freitag, Sonnabend und Sonntag hat erstens eine unattraktive Tageslage und ist zweitens viel zu lange unterwegs. Außerdem ist dieser Zug ein Angebot der DB Regio AG, also SPNV. Die Wiederherstellung des früheren Angebotes auf der angestammten Strecke über Cottbus, Forst (Lausitz), Żary, Żagań mit je einem EN und EC in beiden Richtungen, jedoch darüber hinaus mindestens noch einem weiteren EC in beiden Richtungen ist das mindeste, was zu verlangen ist. Auch eine Beschleunigung muss hier einfach stattfinden – jedoch zumeist auf polnischer Seite. Eine andere Streckenführung wäre kurzfristig zur Überbrückung von Baumaßnahmen möglich, hätte jedoch Nachteile für die Regionalentwicklung in Lubuskie und Brandenburg und wäre auch nicht zukunftsfähig. Deshalb sollte langfristig immer die genannte Variante den Vorzug finden.

Die frühere Hauptstrecke von Berlin nach Königsberg, heute Ostbahn von Berlin nach Kosztrzyn und weiter über Gorzów und Krzyż, Piła, hätte einen EC-Verkehr verdient. Dringend erforderlich ist mindestens ein Nachtzug in beiden Richtungen mit Kurswagen ab Piła in Richtung Chojnice, Gdańsk, Gdynia und in Richtung Bydgoszcz, Toruń, Olsztyn, Ełk. Weitere EC-Relationen sind auf dieser Strecke in Tageslage beispielsweise in Richtung Toruń oder nach Gdańsk, Malbork, Elbląg denkbar.

Der Verkehr in Richtung polnische Ostseeküste mit einem EC und noch dazu in einer Tageslage, die vollkommen unattraktiv ist, ist ebenfalls unterbesetzt. Ein EC als Ostsee-Express von Berlin nach Szczecin und darüber hinaus nach Białogard, Koszalin, Słupsk, Łębork, Gdynia und Gdańsk sollte mindestens zwei Mal am Tag verkehren – und das in Tagesrandlage in jede Richtung.

Entsprechende Fernverkehrsangebote aus den NBL über die Ostsee in die Øresundregion mit Verlängerungen bis Oslo und Stockholm sollten zum SPNV einfach dazugehören. Es kann aber nicht sein, dass dabei Umwege von mehreren hundert Kilometern dabei gefahren werden, nur um den Seeweg zu umgehen. Das ist volkswirtschaftlicher Unsinn!

Besser wäre es, die entsprechende Fährverbindung zu reaktivieren und so über Rostock und Gedser nach København direkt zu fahren. Notwendig sind jedoch je eine Nachtverbindung Berlin – København beziehungsweise – Oslo und Stockholm über Malmö täglich und ganzjährig. Wir brauchen hier eine stärkere Anbindung aller Ostseehäfen an den FV und ebenso eine gute Einbindung in den örtlichen SPNV. Schnelle Fährverbindungen macht Scandlines vor mit nur 15 min Wendezeit in Rostock und Gedser.

Des Weiteren sind natürlich EC-Verbindungen am Tage einzurichten – in jeder Richtung mindestens vier, zwei davon mit einem Start in Tagesrandlage.

Der SPNV ist in unseren Ländern mit wenigen Ausnahmen und über ihre Grenzen hinaus recht schwach entwickelt. Die schon skandalöse, teilweise nicht vorhandene oder mangelhafte Anbindung der Landeshauptstädte und Städte wie Schwerin, Magdeburg, Dresden und Potsdam an den SPNV, insbesondere auch von und nach Berlin, ist ein Beispiel dafür, welche Wertigkeit den Landeshauptstädten und Oberzentren in den NBL entgegengebracht wird. Ein Erfordernis für ein entsprechendes regionales Wachstum in der Zukunft sind jedoch gute und vertaktete Schienenverkehrsverbindungen, die es den Bürger*innenn ermöglichen, schnell und unabhängig vom Straßenverkehr und dessen Umweltbelastung ihr Ziel, auch über weitere Entfernungen, zu erreichen.

3.2 Deutschlandtakt

Nun ist der inzwischen dritte Gutachterentwurf zu einem „Zielfahrplan Deutschlandtakt“, erarbeitet im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, vorgelegt worden. Dieser beschreibt, wie es in der Darstellung der Verfasser heißt, die „konkrete Angebotsvision für den Personen- und Güterverkehr“ als „Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und eine optimale Nutzung der Schieneninfrastruktur“ nach dem Prinzip „Erst der Fahrplan, dann die Infrastruktur“. Das Dokument erhebt den Anspruch, die „Reiseverbindungen zu maximieren“ und „kürzere Fahrzeiten durch abgestimmte Anschlüsse“ zu schaffen und „stellt den Zielfahrplan dar, zu dem alle bisherigen Infrastrukturplanungen und Realisierungsschritte aufwärtskompatibel sein müssen“.

Der „Deutschland-Takt“ ist einerseits ein überfälliges Projekt und geht von der Ausrichtung in die fraglos richtige Richtung. Jedoch ist er andererseits mangelbehaftet, bleibt an wesentlichen Punkten lückenhaft und wirft die Frage auf, ob die dort beschriebenen Inhalte und Ziele insgesamt den Finanzierungsmöglichkeiten und dem hierzulande üblichen beziehungsweise rechtlich geregelten Planungs- und Realisierungsprozedere und damit der Realität standhalten.

Beispielhaft für diese Unwägbar- und Fragwürdigkeiten stehen die Aussagen zum Knoten Erfurt und der angestrebten Geschwindigkeit von 300 km/h nach Nürnberg, um so bei etwa einer Stunde Fahrzeit zu bleiben, denn das würde den gesamten erneuten Umbau beider Bahnhofsanlagen in Erfurt mit neuen Flächenbedarfen erfordern, was nur schwer vorstellbar erscheint. Oder die fehlerhaften Darstellungen der Streckenverläufe beispielsweise rund um Bad Kleinen bezüglich der Verbindung Schwerin – Rostock.

Aber auch qualitative Mängel und Unzulänglichkeiten bei Linienführung und Angebotsgestaltung fallen ins Auge. Es gibt auch im Deutschlandtakt-Konzept fatale Vernachlässigungen in Form von gänzlichen Lücken oder deutlich unterrepräsentierter Verbindungs- und Erschließungsqualität maßgeblicher Zentren, Regionen und der entsprechenden Linien. Beispielhaft seien dafür in unserem Bereich der früheren Deutschen Reichsbahn die Lausitz mit dem Zentrum Cottbus genannt; oder der westsächsisch-ostthüringische Ballungsraum Gera/Chemnitz/Zwickau (warum verkehrt beispielsweise die künftige Fernverkehrslinie aus dem Ruhrgebiet über die Mitte-Deutschland-Verbindung nur bis Chemnitz und nicht weiter bis Dresden oder noch besser Görlitz oder optimalerweise bis Wrocław?); ebenso die fehlende Ausweisung einer dringend notwendigen West-Ost-Fernverkehrsverbindung im nördlichen Bereich auf der Achse Lübeck – Neubrandenburg – Pasewalk – Szczecin. Bei letzterer könnte, wenn die Fernverkehrslinie Dresden – Warnemünde über Güstrow geführt würde, ein reizvoller neuer Knotenpunkt in der Barlachstadt entstehen.

Somit bleibt abzuwarten, wie sich die Umsetzung des mit vielen Vorschusslorbeeren bedachten Deutschlandtakt-Konzeptes gestalten, und auch, wie die Fortsetzung in den ländlich geprägten Regionen abseits der Hauptachsen konkret aussehen wird – denn die Grundphilosophie des Konzeptes bezieht ja ausdrücklich auch diese mit ein. Unsere oben genannten Vorschläge und Ansätze können und werden ein Gradmesser bei der Beurteilung der Umsetzung des Deutschlandtaktes sein. Die Gretchenfrage hierbei wird jedoch in der ausreichenden finanziellen Ausstattung der entsprechend notwendigen Infrastrukturmaßnahmen bestehen.



3.3 Personennahverkehr

Der SPNV in Deutschland wird seit 1996 von den Aufgabenträgern – in der Regel den Bundesländern oder von ihnen beauftragten Verbänden beziehungsweise Zweckverbänden – im Wesentlichen durch europaweite Ausschreibungen gestaltet.

Obwohl seit Inkrafttreten der ÖPNV-Verordnung der EU¹⁰ insbesondere beim SPNV andere Vergabeverfahren ebenfalls möglich sind (die nicht so viel Geld ([zwischen 500.000 und 2 Millionen €] im Vorfeld der zu erbringenden Leistungen kosten), ist durch deutsches Recht in vorauseilendem Gehorsam in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts die Ausschreibung grundsätzlich als einziges Wettbewerbsverfahren festgelegt worden¹¹. Eine gegensätzliche Initiative des Bundesrates aus dem Jahr 2011 wurde wieder zurückgezogen. Die Gestaltung dieser Ausschreibungen ist von Bundesland zu Bundesland sehr unterschiedlich. Dies hat bereits zu einem „Flickenteppich“ im SPNV in Deutschland geführt. Aufgrund dessen verschlechtern sich bei länderübergreifenden Verkehren Anschluss- und Übergangsmöglichkeiten. Ebenso entwickelten sich durch mangelhafte Vorgaben bei den Ausbildungsstandards die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten und die Gewährleistung der Sicherheit der Fahrgäste negativ. Der Versuch von Gewerkschaften und Verbänden, in das System mehr Ordnung zu bringen, wurde bisher durch einen wahren Sparfetischismus der Bundesländer und die teilweise Fremdverwendung der, insbesondere für den SPNV zur Verfügung stehenden, Regionalisierungsmittel des Bundes¹² vereitelt.

Die Verwendung der Regionalisierungsmittel nur für den SPNV ist ein wesentliches Anliegen der EVG. Die schwierige Finanzlage der NBL darf nicht zu einer weiteren Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel führen! Die Ideen vieler Aufgabenträger, SPNV-Strecken abzubestellen oder Umläufe auszudünnen und dann durch Busverkehre zu ersetzen, ist nicht zielführend und wird zu noch weniger Fahrgästen führen. Damit soll vielerorts der ÖPNV ganz abgeschafft werden. Dies wird auf heftigen Widerstand der EVG und der anderen DGB-Gewerkschaften treffen. Auch der sogenannte „Plus-Bus“ kann nur ein Glied in der Kette integrierter Verkehrsangebote sein – er kann den SPNV nicht ersetzen, sondern muss dessen Angebote überall dort verknüpfen, wo keine Schienen liegen und auch nicht sinnvoll verlegt werden können. Wir fordern von der Bundespolitik die Zweckbindung der Regionalisierungsmittel für den SPNV und eine Dynamisierung von mindestens 2,5% oder mehr – je nach Inflationsrate und mit einer entsprechenden Kontrollfunktion durch das Bundesfinanzministerium gegenüber den Bundesländern.

In Deutschland muss die ÖPNV-Verordnung der EU vollumfänglich auch hinsichtlich der vorgegebenen Möglichkeiten zur Setzung von Standards und Leitlinien umgesetzt werden¹³, einschließlich der Möglichkeit zur Wahl anderer Wettbewerbsverfahren als der europaweiten Ausschreibung. Damit können legitime Schutzrechte der im ÖPNV-Bereich Beschäftigten umgesetzt werden. Die in der VO angelegte Bedeutung „politischer Strategiepapiere zum ÖPNV“ bezieht sich direkt auf kreisliche und Landesnahverkehrspläne. In diesen müssen entsprechende soziale, ökologische und qualitative Standards festgeschrieben werden, um gegen ein eventuelles juristisches Verfahren im Falle eines Widerspruchs gegen eine Vergabebestand zu haben. So wären bundesweit gültige Standards, zum Beispiel hinsichtlich Service, Nachhaltigkeit und Qualität bei der Verkehrsleistung, Ausbildung und sozialer Sicherung der Beschäftigten, ohne Länderunterschiede möglich.

10 Verordnung EG 1370/2007 vom 03.12.2007 i. d. F. der VO 2338/2016 EU in Kraft seit 24.12.2017

11 SektVO i. d. F. vom 09.05.2011

12 RegG i. d. F. vom 15.12.2015, § 6(1)

13 Verordnung EG Nr. 1370/2007 i. d. F. VO (EU) 2016/2338, Art. 4 und 5

Im SPNV werden fast alle Leistungen in den NBL ausgeschrieben. Damit agieren hier mehr als 15 EVU:

- In der Netinera Deutschland GmbH (Italienische Staatsbahn): Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ODEG, Prignitzer Eisenbahn GmbH,
- in der Veolia Verkehr GmbH: Niederbarnimer Eisenbahn GmbH NEB, HEX Harz-Berlin-Express, Mitteldeutsche Regiobahn,
- DB AG: DB Regio AG, Usedomer Bäderbahn GmbH UBB (in der DB Regio AG), Elbe-Saale-Bahn (in der DB Regio AG), Burgenlandbahn (in der DB Regio AG), Oberweißbacher Berg und Schwarzatalbahn (in der DB Regionetz GmbH), Erzgebirgsbahn (in der DB Regionetz GmbH), S-Bahn Berlin GmbH (in der DB Regio AG), Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Preßnitztalbahn GmbH PRESS,
- Rügenschke Bäderbahn in der PRESS,
- Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH & Co. KG MBB,
- Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft,
- Erfurter Bahn mit der Südthüringen Bahn, Cantus (Benex),
- SDG Sächsische Dampfeisenbahn-Gesellschaft,
- SOEG Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft,
- Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH,
- Harzer Schmalspurbahnen,
- Mansfelder Bergwerksbahn
- und die Abellio Rail (Mitteldeutschland) GmbH als Tochter der Niederländischen Staatsbahn.

Im SPNV bestehen Lücken zwischen dem, was in den Jahren 1992 bis 1994 geplant wurde und dem, was wir heute auf der Schiene vorfinden. Neben den Regionalexpress- (RE) und den Regionalbahnlinien (RB) war für das damals konzipierte SPNV-Netz in den NBL noch ein weiteres Produkt vorgesehen: Der Stadtexpress SE. Dieser sollte insbesondere die Pendler aus dem engeren Verflechtungsraum um die Ballungszentren Berlin, Rostock, Magdeburg, Erfurt, Halle (Saale), Leipzig, Dresden und Chemnitz schnell in das Zentrum der Städte bringen, indem außerhalb der Stadt auf jedem Bahnhof gehalten worden wäre. Dieses blieb aber den S-Bahn-Verkehren überlassen. Das Fehlen solcher SE-Züge ist unter anderem in Berlin zu bemerken. Lange Fahrzeiten für Pendler aus den Städten außerhalb Berlins sind aufgrund der vielfachen Halte in der Berliner Innenstadt keine Seltenheit. Von Berlin-Charlottenburg nach Erkner werden beispielsweise 42 Minuten für 36 Kilometer benötigt, das ergibt eine Reisegeschwindigkeit von 51 km/h. Der Berliner Senat und das Abgeordnetenhaus blockieren hier jedoch aus Imagegründen ein Umdenken. Das Land Brandenburg blockiert Veränderungen gleichermaßen, aber aus finanziellen Gründen. Konzepte für solche SE-Linien sind bereits vorgestellt worden (SX-Konzept der TU Berlin) und wurden durch die verantwortlichen Politiker und die Verkehrsverbände/Zweckverbände regelmäßig nicht beachtet.

Weiterer Kritikpunkt ist der SPNV „in der Weite“ der NBL. Es gibt kaum einen Unterschied zwischen RE- und RB-Linien, es sei denn nach der befahrenen Strecke. Dabei sollten RB-Linien (nach oben bereits zitiertem Konzept) auch dazu gedacht sein, RE-Linien zu untersetzen, damit diese nicht überall halten müssen. Solchen Fall finden wir jedoch immer weniger, im Gegenteil! Oftmals halten RE-Linien, die im Stundentakt verkehren, alternierend an verschiedenen oder sogar an so gut wie allen Unterwegsbahnhöfen „in der Fläche“ der Länder. Damit werden die RE-Linien bei längeren Verbindungen unattraktiver und die Bahnhöfe „in der Fläche“ mit einem 120-Minuten-Takt sind für die Bürger*innen sehr ungenügend angebunden.

Generell ist zu sagen, dass ein 120-Minuten-Takt für die Nutzer des SPNV unattraktiv ist. Der SPNV beginnt erst mit dem 60-Minuten-Takt für potenzielle Nutzer interessant zu werden. Deshalb muss grundsätzlich für die RE- und RB-Linien ein 60-Minuten-Takt die Regel sein. Bei Bedarf sollte dieser aber auf einen 30-Minuten- oder sogar 15-Minuten-Takt verdichtet werden. Der SE sollte mindestens einen 30-Minuten-Takt aufweisen und der Grundtakt einer S-Bahn sollte im Regelfall 10 Minuten betragen.

Der nach Punkt 1 notwendige Blick über den Tellerrand beginnt bei den länderübergreifenden Verbindungen in Deutschland. Hier sind noch vielerlei Potenziale zu erschließen. Allein die durch das Land Sachsen gestrichene SPNV-Verbindung zwischen Falkenberg (Elster) und Riesa ist wie ein fehlendes Glied in einer Kette – nämlich der kürzesten Verbindung auf der Schiene von Berlin nach Chemnitz – ins Vogtland und ins Erzgebirge. Ähnliche fehlende Verbindungen finden wir zum Beispiel auch von Senftenberg/Hoyerswerda in Richtung Kamenz – Dresden oder von Belzig – Wiesenburg in Richtung Aschersleben/Sangerhausen beziehungsweise Halberstadt.

Auch der niedersächsische Teil der bestehenden Direktverbindung Halle – Hannover wurde vom Land Niedersachsen zur Neuvergabe ausgeschrieben. Die bisher durchgehende Verbindung wurde ab Fahrplanwechsel 2013/2014 nicht mehr angeboten. Die Kappung der durchgehenden Verbindung auf dieser Strecke ist für die Reisenden, insbesondere aus Sachsen-Anhalt, ein Beispiel dafür, dass es an der Abstimmung im SPNV zwischen den Bundesländern erheblich mangelt.

Weiterhin sind die SPNV-Verbindungen von und nach Polen in die Brandenburger Nachbarwojewództwo Lubuskie vernachlässigt. So gibt es weder in die Stadt mit dem Sitz des Wojewoden, Gorzów, noch in die Stadt mit dem Sitz des Marschalls, Zielona Góra, eine solche direkte Verbindung. Entsprechende Pendlerströme existieren heute schon, nur nutzen sie den motorisierten Individualverkehr (MIV). Dabei wäre es einfach, den SPNV nach Gorzów zu führen. Die Züge könnten sogar von Berlin kommend bis Gorzów und weiter durchfahren. Deshalb ist eine solche Verbindung vorrangig herzustellen. Das bestehende Angebot von Frankfurt (Oder) nach Rzepin und in Richtung Poznań ist zu erweitern. Ein direkter Anschluss an den RE 1 ist hier möglich und hätte Symbolcharakter. Von Mecklenburg-Vorpommern aus sind ohne weiteres mehrere Verbindungen nach Szczecin mit Anschluss in Pasewalk oder sogar Durchbindung nach Stralsund oder Rostock über Neubrandenburg denkbar.

Die Verbindung nach Zielona Góra ist sowohl von Berlin über Frankfurt (Oder) – Rzepin als auch von Cottbus über Guben – Czerwieńsk beziehungsweise über Forst (Lausitz) – Żary [– Żagań – Nowa Sól] machbar. Zwischen Cottbus und Zielona Góra empfiehlt es sich, einen Kreisverkehr über beide Strecken einzurichten. Bei der DB Regio AG liegt dazu eine Analyse vor. Eine gute Lösung wäre, wie in der eckigen Klammer angedeutet, die Strecke zwischen Żagań und Nowa Sól wiederherzustellen, um ein großes Reisendenpotential „abzuschöpfen“.



In Sachsen wurde die Regionalexpresslinie Dresden – Wrocław beispielhaft betrieben: Dresden – Bischofswerda – Bautzen – Löbau – Görlitz – Zgorzelec – Wrocław (RE Dresden-Wrocław-Express). Leider ist das heute nicht mehr so – die Fahrgäste müssen auf dieser Strecke ein bis zweimal umsteigen.

Eine zweite internationale Grenze berührt unsere Länder. Diese befindet sich in der Ostsee. Auch über diese Grenze gibt es keinen Schienenverkehr mehr. Selbst die einzige Möglichkeit, direkt an ein aktives Fährterminal (im Rostocker Seehafen) mit SPNV heranzufahren, wird durch die Landesregierung in MV nicht bestellt. Nicht nur im Rostocker Seehafen, auch in Gedser und Trelleborg liegen Gleise bis an die Fähren heran. Diese werden nur leider durch SPNV nicht mehr bedient. In Rostock ist man als Reisender gezwungen, am Hauptbahnhof in die S-Bahn nach Warnemünde zu steigen, um dann am Hp. Lütten-Klein ein zweites Mal in eine Buslinie umzusteigen, um in den Seehafen zum Fährterminal zu kommen. Dass so ein zweimaliges Umsteigen mit schwerem Gepäck auf den letzten Kilometern jeden Reisenden verschreckt, liegt auf der Hand. In Mukran gibt es im Hafen zwar einen Personenbahnhof, der wird aber nicht mehr angefahren. Eine Hafenanbindung mittels SPNV ist auch in Trelleborg nicht vorhanden, zwischen Gedser und Nyköping ist der Schienenpersonenverkehr eingestellt worden. Um hier wieder attraktiven SPNV und SPfV durchführen zu können – was unbedingt erforderlich wäre – müssen also erst noch weitere Maßnahmen erfolgen, wie zum Beispiel die Erweiterung des Rostocker S-Bahnnetzes ins Umland und zum Seehafen/Terminal.

Erwähnt werden braucht wohl nicht, dass die Anfahrt mittels MIV vollkommen problemlos möglich ist!

Die dritte internationale Grenze in unseren Ländern ist die zwischen Sachsen und Tschechien. Hier gibt es umfangreiche Verbindungen, die stellenweise aber nur zu touristischen Hochzeiten oder an Wochenenden und Feiertagen bedient werden. Jedoch werden die Grundlagen für den SPNV damit erst einmal bedarfsgerecht erhalten. Erwähnt werden sollen hierbei vor allem:

- **Regionalexpress im 120-min-Takt:**
Dresden – Bischofswerda – Ebersbach – Zittau – Liberec (– Tanvald ist nur mittels Umsteigens erreichbar);
- **Nur noch S-Bahn mit allen Unterwegshalten:**
Dresden – Pirna – Bad Schandau
- **Děčín – Ústí nad Labem – Litoměřice**
[Diese vor etwa 7 Jahren durchgängige Verbindung gibt es nicht mehr, Umsteigen ist angesagt.];
- **Zschopautalbahn:** Chemnitz – Flöha – Annaberg-Buchholz – Cranzahl – Vejprty [Heute verkehren die Züge der Erzgebirgsbahn nur bis Cranzahl. Zwischen 01.05. und 03.10.2021 wird ein touristischer Saisonverkehr zwischen Cranzahl und Chomutov an Wochenenden und Feiertagen mit 3 Zugpaaren am Tag angeboten. Ein Umstieg in Cranzahl ist aber immer notwendig.];
- **TLX Trilex Mandaubahn Vogtlandbahn:** Liberec – Zittau – Mittelherwigsdorf – Varnsdorf – Seiffenhennersdorf/Rybniště [120-Minuten-Takt];
- **Regionalexpress Elbe-Labe-Sprinter:**
Bad Schandau – Schöna – Děčín [120-Minuten-Takt];
- **Vogtlandbahn:** Zwickau Zentrum – Zwickau Hbf. – Lengenfeld Auerbach – Falkenstein – Zwotental – Klingenthal – Kraslice – Sokolov [60-Minuten-Takt]
- Die **Erzgebirgsbahn** fährt im 60-min-Takt von Zwickau nach Johannegeorgenstadt. Dort besteht bei 6 Zügen täglich Anschluss in Richtung Karlovy Vary. Eine umsteigefreie Verbindung gibt es nicht mehr.

Da neue Vergabernetze und Vergabelose mitunter wegen des angeblich unverzichtbaren Wettbewerbs geschaffen werden, werden Verkehrsverträge im länderüberschreitenden SPNV zunehmend unterschiedlich enden. Da die Vergabemaschinerie der Aufgabenträger mit ihren erheblichen Kosten scheinbar beschäftigt sein muss, ist eine immer größer werdende Kleinstaaterei im Bahnverkehr zu beobachten. Die ÖPNV- und SPNV-Pläne der Bundesländer müssen dauerhaft miteinander abgestimmt werden! In einem fortzuschreibenden Regionalisierungsgesetz (RegG) wäre das zwingend festzuschreiben. Die ÖPNV-Pläne und Landesentwicklungspläne für den ÖPNV, SPNV und zunehmend auch für die Güterverkehre in den angrenzenden Bundesländern, müssen nach unserer Auffassung in vielerlei Hinsicht überarbeitet werden. Dies muss unter Aspekten des Umweltschutzes (Klimakrise!), der demografischen Entwicklung und der Gestaltung überregionaler SPNV- und Fernverkehrsverbindungen erfolgen. In diesem Punkt können wir die Parteien in den Ländern nur auffordern, ihre verkehrspolitischen Leitsätze und Ziele miteinander abzustimmen und jegliche Kleinstaaterei beziehungsweise Parteiengezänk auf Kosten der Kunden und Beschäftigten der Bahnen zu unterlassen.



3.3.1 Länderspezifische Vorschläge

3.3.1.1 Brandenburg, Berlin

Ein in den letzten Jahren fast ständig problembehaftetes Thema ist die Berliner S-Bahn. Nicht wegen ihrer Leistung, sondern wegen des Wettbewerbsfetischismus' der Berliner Regierenden. Außerhalb jeder kurzfristigen Problembewältigung soll es an dieser Stelle jedoch um die grundsätzliche Ausrichtung gehen. Mit der S-Bahn steht Berlin und dem engeren Verflechtungsraum ein Verkehrsmittel zur Verfügung, durch das schnell und aufgrund relativ geringer Stationsabstände innerhalb Berlins im Zusammenwirken mit der BVG eine ordentliche Feinverteilung möglich ist. Das S-Bahn-Angebot ist zu ergänzen durch eine Verbindung, die den Hauptbahnhof aus Nord- und Süd-Richtung einbindet. Weitere Verlängerungen von S-Bahn-Linien in das Berliner Umland sind aus unserer Sicht nur zu befürworten, wenn sie mit einem entsprechenden Fahrgastaufkommen und der Notwendigkeit von kurzen Haltestellenabständen unterlegt werden können. Hierzu zählen in erster Linie Verlängerungen in Richtung Kremmen und Ludwigsfelde. Da die Rangsdorfer Verlängerung sich bereits in der Vorplanung befindet, kann sie nicht mehr abgelehnt werden. Aus dem zu erwartenden Reisendenaufkommen lässt sich jedoch eine Zweigleisigkeit bis zum Endbahnhof Rangsdorf derzeit nicht herleiten. In Richtung Ludwigsfelde gibt es mit dem Industriegebiet Ludwigsfelde Nord und dem Logistikzentrum bereits ein Arbeitsplatzaufkommen von 15.000 VZP, zu dem noch mehr als 30.000 Einwohner in Ludwigsfelde hinzukommen. Und für die Erschließung des Industriegebietes würde sich nur eine S-Bahn anbieten – hier aber zweigleisig bis zum Endbahnhof Ludwigsfelde. Weitere Erschließungen im Umland von Berlin sollten durch Stadtexpresslinien erfolgen. So könnten zum Beispiel SE-Linien von Wünsdorf nach Nauen (in Berlin Halt nur in Berlin Südkreuz, Berlin Hbf., Berlin Spandau), von Beelitz Heilstätten nach Hennigsdorf [über Stammbahn] (in Berlin Halt nur in Berlin-Zehlendorf, Berlin Hbf., Berlin-Gesundbrunnen) und von Werder (Havel) nach Bernau (in Berlin Halt nur in Berlin-Wannsee, Jungfernheide, Berlin-Gesundbrunnen) verkehren. Auch sollten zusätzliche Halte der RE- und RB-Linien in Berlin unterbleiben. Die Grunderschließung im SPNV innerhalb Berlins hat die S-Bahn vorzunehmen. RE- und RB-Linien stellen die Verbindung Berlins mit dem Umland her. Je öfter diese in Berlin halten müssen, desto unattraktiver werden sie für ihre Brandenburger Nutzer*innen und desto größer werden die Kapazitätseinschränkungen auf dem Berliner Schienennetz, das aufgrund der Bebauung in der Stadt kaum zu erweitern ist.

Des Weiteren fordern wir die verantwortlichen Politiker*innen dazu auf, für das System S-Bahn und das gesamte Nahverkehrssystem in unserer Region den größtmöglichen Einfluss

durch die Öffentlichkeit, sprich: die Bürger*innen, sicherzustellen. Das funktioniert nicht durch vermehrten, schlecht kontrollierten Wettbewerb oder die Zerschlagung von bewährten Systemen.

Im Zeichen der Zeit infolge der Klimakrise steht die Reaktivierung von SPNV-Linien und Zugangsstellen. Die noch vor kurzem normale Umwandlung von SPNV in Busverkehre stellt keine Alternative dar, denn die Busse werden in der Regel von weniger Fahrgästen frequentiert und stehen dann oft schon nach kurzer Zeit auch vor der Betriebseinstellung. Im Gegenteil: Noch im 120-Minuten-Takt verkehrende SPNV-Linien sind in einen 60-Minuten-Takt umzuwandeln und Anschlussbeziehungen und Verknüpfungen generell zu verbessern. So gelingt es dann auch, mehr Fahrgäste in Busse und Bahnen zu bekommen.

SPNV- und SPFV-Anbindung des Flughafens BER

„Wir sichern die exzellente Anbindung des BBI an Autobahn und Bundesstraße und damit schnelle Verbindungen nach Berlin und Brandenburg“, so die Aussage von Dr. Rainer Schwarz, Sprecher der Geschäftsführung der Berliner Flughäfen schon 2007. Mit dem Motto „BER – Die weiten Wege der Beschäftigten und Fluggäste“ könnte dagegen das Schienenverkehrskonzept zur Anbindung des neuen Flughafens BER überschrieben werden. Ein Landkreis des Landes Brandenburg (Potsdam-Mittelmark) ist fast komplett nur über Umsteigen in der Berliner Innenstadt per Schienenpersonenverkehr an den Flughafen angebunden. Das bedeutet, dass von den Bürger*innen verlangt wird, dass sie vom Süden oder Südwesten her erst nach Berlin hineinfahren, um dann wieder nach Süden herauszufahren. Ähnlich sieht es aus Richtung Brandenburg an der Havel aus. Hier sollen Pendler*innen und Fluggäste nach Schönefeld erst nach Potsdam fahren, um die von dort einen Umweg über Golm einlegende RE 22 nach Schönefeld zu nutzen beziehungsweise nach Berlin, um vom dortigen Hauptbahnhof aus mit dem Airportshuttle zu fahren. Noch weitaus schwieriger wird es für Reisende aus dem Landkreis Oberhavel, nach Schönefeld zu kommen. Ihnen bleibt nichts anderes übrig, als den RE 6 bis Spandau zu nutzen und dann zuzusehen, wie sie zum Berliner Hauptbahnhof und zum Airportshuttle kommen. Alternativ wäre die Fahrt ab Hennigsdorf mit der S-Bahn nach Berlin bis zum Südkreuz möglich und dort das Umsteigen in den Airportshuttle. Dies sind alles sehr zeitaufwändige Varianten. Niemand hat sich bisher Gedanken darüber gemacht, wie auch diese betroffenen Menschen, von dem so hoch gelobten internationalen Flughafen in Schönefeld profitieren



könnten, denn für sie würde schon die Anreise zur Odyssee werden. Dabei wäre eine Lösung so einfach, würde man von starren politischen Vorgaben nur ein wenig abweichen und auch alle (!) Brandenburger Bürger*innen berücksichtigen. Schließlich geht es nicht nur um Flugreisende, sondern um tausende Pendler*innen, die in den Gewerbegebieten rund um den BER zukünftig ihre Arbeit finden werden.

Wem nützt die Fahrt der RE 22 von Berlin Friedrichstraße über Golm nach Berlin Schönefeld? Doch letztlich nur den Berlinerinnen und Berlinern, die zur Universität nach Potsdam müssen und dazu mit der RE 22 fahren werden. Selbst für die Potsdamer wird die RE 22 durch diesen Umweg schlichtweg unattraktiv. Erst einmal muss es aus unserer Sicht aber darum gehen, eine Lösung für die oben genannten Brandenburger Einwohner*innen zu finden. Und dies ist gar nicht so schwer: Die heutige RE 22 wird von Hennigsdorf auf dem Berliner Außenring über Golm, Potsdam Pirschheide, Bergholz und einen neu zu errichtenden Turmbahnhof Genshagener Kreuz nach Berlin Schönefeld geführt.

Das könnte folgendes Ergebnis haben: Für die Hennigsdorfer Bürger*innen gibt es eine akzeptable Anbindung, die Potsdamer Uni ist mit dem Flughafen direkt verbunden und auch aus den Richtungen Caputh, Beelitz, Belzig, Michendorf, Jüterbog, Luckenwalde und Trebbin ist eine komfortable Verbindung per Schiene möglich. Das Wesentliche dieses Konzeptes besteht darin, dass die schon einmal vorhandenen Turmbahnhöfe Potsdam Pirschheide und Bergholz saniert und wieder als solche genutzt werden und ein Turmbahnhof im Genshagener Kreuz dazu kommt. Die Kosten dafür würden nach unseren Berechnungen etwa 20 Millionen € betragen. Es würde jedoch kein weiterer zu fahrender Zugkilometer hinzukommen. Die RE 33 wäre in Beelitz Stadt zu flügeln (ein Teil fährt weiter wie bisher nach Berlin-Wannsee und ein Teil neu nach Potsdam Hbf.). Der „Potsdam-Teil“ der RE 33 würde in Potsdam Pirschheide, die RE 7 und der „Wannsee-Teil“ der RE 33 würden in Bergholz halten. Im Genshagener Kreuz wür-

den RE 3 und RE 4 halten. Damit wäre der Umstieg zur jetzigen RE 22 in den Turmbahnhöfen gewährleistet. Geringfügige fahrplantechnische Verschiebungen wären aus unserer Sicht kein größeres Problem, und auch für die Potsdamer wäre eine exzellente Anbindung vorhanden – entweder per RE 33, und Umsteigen in Potsdam Pirschheide, oder per Straßenbahn, und Umsteigen am gleichen Bahnhof.

Auch für die RE 22 bestünde die Möglichkeit des Flügelns – und zwar in Potsdam Pirschheide. Ein Zugteil könnte von hier aus nach Werder (Havel) fahren und dort einen direkten Anschluss an den RE 1 aus Richtung Groß Kreutz, Brandenburg an der Havel, Kirchmöser, Wusterwitz, Genthin und Magdeburg sicherstellen. Damit würde auch für die Reisenden aus dieser Richtung eine zeitlich akzeptable Verbindung zum neuen Flughafen geschaffen werden. Nicht zu vergessen die Reisenden aus Richtung Potsdam Babelsberg, Potsdam Stern, Potsdam Waldstadt und Rehbrücke, die ebenfalls eine komfortable und schnelle Anbindung erhalten würden. Für die Potsdamer Wohngebiete Schlaatz und Stern könnte an eine zusätzlich zu schaffende Umsteigemöglichkeit von der Straßenbahn zur Eisenbahn an einem Bahnhof Nuthetal gedacht werden – hier schlummern noch große bisher ungenutzte Potenziale für den SPNV.

Eigentlich ergeben umfangreiche Analysen der vorhandenen Infrastruktur im Raum Berlin, dass das derzeitige SPNV-Konzept für den Flughafen an sich komplett überarbeitet werden müsste. Dinge, die lt. Aussagen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) nicht möglich sein sollten, erweisen sich bei der Überprüfung der Gleisnetze als durchaus machbar. So ist zum Beispiel eine Einführung der Ostbahn (siehe 4.17.) in Richtung Stadtbahn und auch in Richtung Berlin Schönefeld durchaus mit relativ geringem Aufwand realisierbar. Damit könnte auch aus dieser Richtung (Polen!) eine direkte und kürzere Anbindung an den Flughafenbahnhof etabliert werden (zum Beispiel Zugflügelung in Strausberg). Insgesamt erscheint es wenig hilfreich, das SPNV-Fahrplankonzept für Berlin und

Brandenburg mangels weiterer Ideen insgesamt nur auf die Anbindung des neuen Flughafens auszurichten. Damit werden bewährte Fahrzeiten teilweise so ungünstig, dass Anschlüsse für existierende Pendlerströme nicht mehr funktionieren und diese dann sicherlich wieder auf den MIV umsteigen (siehe Reisende von/nach Nauen). Auch ergeben sich auf der Anhalter Bahn Belegungen, die von vornherein der Einhaltung der Pünktlichkeit zuwiderlaufen.

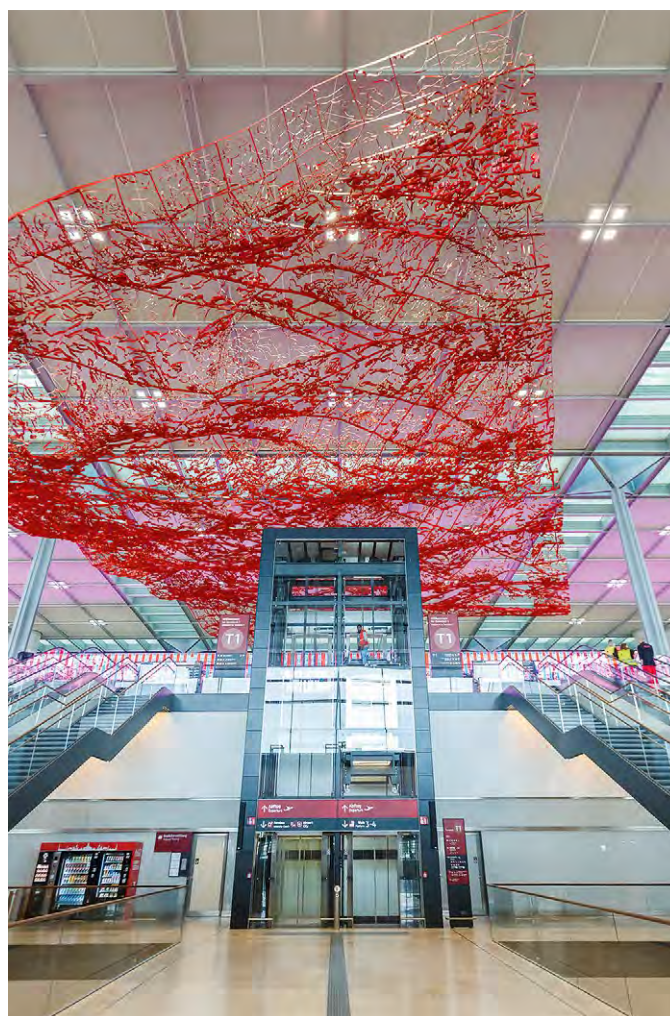
Zur Erschließung der Industrie- und Gewerbegebiete rund um den BER ist es schlichtweg unmöglich, alle Verkehre über den Terminalbahnhof laufen zu lassen. Vielmehr müssen Verknüpfungsbahnhöfe zwischen SPNV und ÖSPV (Öffentlichem Straßenpersonenverkehr) eingerichtet werden. Diese sollten sinnvollerweise dort liegen, wo sie mit den tausenden Umsteiger*innen nicht den Terminalverkehr zum BER stören. Im Westen des BER wäre das der Bahnhof Wassmannsdorf, den der Landkreis Teltow-Fläming für seine Busverkehre schon als Verknüpfungspunkt ausweist. Im Osten wäre ein solcher Verknüpfungspunkt an der Kreuzung der Bahnlinie von Königs Wusterhausen zum BER mit der B 179 (Grünauer Straße), wo auch genügend Platzkapazitäten vorhanden sind. Und schließlich sollte ein Verknüpfungspunkt am Bahnhof Schönefeld liegen, den, wenn es so kommt, auch die U-Bahn-Linie 7 anfahren wird.

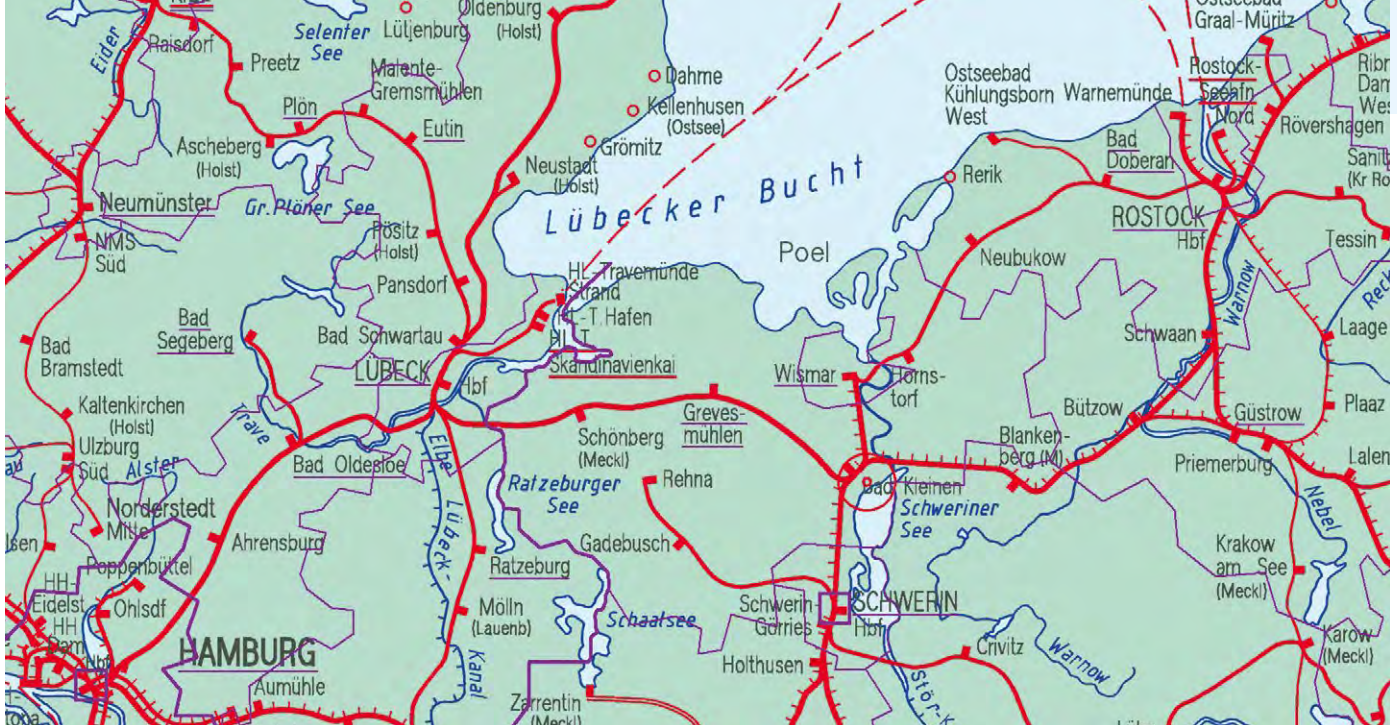
Die Anbindung des Flughafens mittels SPNV ist bisher noch kaum erörtert worden. Eine einzige Fernverkehrslinie, so wie derzeit vorgesehen, ist jedenfalls nicht ausreichend. Zusätzlich zum jetzt geplanten Konzept könnte ein EC „Wawel“ von und nach Kraków problemlos über das Flughafenterminal geführt werden. Dazu ist bereits im Abschnitt 2.1. einiges aufgezeigt worden. Andere Fernverkehrszüge über das Flughafenterminal zu führen, hätte unverantwortlich hohe Fahrzeitverlängerungen zur Folge. Es bestünde lediglich die Möglichkeit, die geplante ICE-Verbindung vom Endbahnhof Berlin Ostbahnhof oder Berlin Südkreuz nach Görlitz über den BER zu führen. Dazu wäre jedoch unbedingt eine Entzerrung der Verkehre über das Genshagener Kreuz durch den Bau der unter 4.15. genannten Kurve notwendig. Diese Kurve wäre im Übrigen auch noch ohne nennenswerte Kreuzung beziehungsweise Abzweig von Personenverkehren zur optimalen Leistung des Kreuzes notwendig, wenn wir nur die zu erwartende Leistungssteigerung des Güterverkehrszentrums Großbeeren mit seiner Ausrichtung für Ostverkehre in Betracht ziehen.

Generell sind die im Landesnahverkehrsplan Brandenburgs geplanten Kapazitätserweiterungen beim SPNV ein Schritt in die richtige Richtung. Doch sind dazu noch Möglichkeiten des Flügelns zu berücksichtigen und natürlich die Bedienung auch von Regionalbahnstrecken mittels klimaneutraler Fahrzeuge. Eine Erhöhung des Elektrifizierungsgrades der Eisenbahnstrecken im Land ist dazu anzustreben.

Für den bevorstehenden Strukturwandel in der Lausitz ist es ebenfalls notwendig, nun endlich den SPNV in dieser Region wieder zur ersten Beförderungsart für die Menschen zu reaktivieren. Die Oberzentren Cottbus, Hoyerswerda und Bautzen mit langsamen Busverkehren zu verbinden, entspricht nicht mehr dem Stand der Zeit und ist auch nicht klimagerecht. Die ehemals vorhandenen Bahnstrecken sollten hier reaktiviert beziehungsweise ertüchtigt werden. Das Industriezentrum Schwarze Pumpe mit seinen 6.000 Beschäftigten muss einen SPNV-Halt bekommen. Gemäß den vorhandenen Voraussetzungen sollte dieser an der Strecke Cottbus – Hoyerswerda liegen.

Um den SPNV auf den auf Berlin zulaufenden Radialen stabil zu erhalten, sind SPNV und SPNV weitgehend vom zunehmenden SGV zu trennen. Dafür sind weitere Ausbauten und Reaktivierungen von ehemals stillgelegten Eisenbahnstrecken notwendig. Auch sind an den Hauptstrecken für Regionalverkehrshalte Ausweichgleise vorzusehen und ebenfalls Gleisanlagen zum Abstellen von Zügen neben den Hauptverkehrszeiten.





3.3.1.2 Mecklenburg-Vorpommern

Die Erschließung Mecklenburg-Vorpommerns mittels SPNV hat sich in den vergangenen Jahren kein bisschen verbessert. Die RE-Linie von Lübeck – Bad Kleinen – Bützow – Güstrow – Teterow – Malchin – Neubrandenburg – bis nach Pasewalk wird noch mit Dieseltriebwagen betrieben und hat demzufolge keine attraktiven Fahrzeiten. Der Elektrifizierungsstand in MV liegt derzeit bei nur 50% und erschwert so natürlich einen schnellen, attraktiven ÖPNV.

Das widerspricht dem aktuellen Koalitionsvertrag der Bundesregierung, der bis zum Jahr 2025 einen Grad von 70% und bis zum Jahr 2030 einen Grad von 75 % der Elektrifizierung vorsieht. Von diesen selbst gesteckten Zielen ist die Landesregierung in MV sehr weit entfernt. Ein weiteres Problem dieser Strecke und des VDE Nr. 1 ist nach wie vor die eingleisige Streckenführung. Die Landesregierung setzt hier eher auf Schienenersatzverkehrsbusse oder Ruftaxis, um den SPNV auszudünnen. Bei dieser falschen Politik zur Infrastruktur gibt es bis dato kein Konzept, den Güterverkehr zu unterstützen. Das wird mit Blick in Richtung „neue Seidenstraße“ die fehlende Infrastruktur noch verschärfen. Nach wie vor ist das Projekt VDE Nr. 1 nicht abgeschlossen und die Strecke zwischen Rostock und Stralsund nur eingleisig (zum Teil auf alten DR-Schwellen) befahrbar. Das ist ein unhaltbarer Zustand und dieser führt zur gegenseitigen Blockierung von Regional-, Güter- und Fernverkehrszügen.

Nicht nur die Anbindung der Fähr- und Ostseehäfen an den SPNV ist dringend verbesserungswürdig, auch der Kreuzfahrthafen Rostock-Warnemünde ist als Nr. 1 in Deutschland etabliert und hat doch keine regionale Anbindung außer einer neuen IC-Linie aus Dresden kommend und dem Ros-

tocker S-Bahnverkehr. Das Kreuzfahrtterminal ist aktuell an das Schienennetz angebunden, was aber fehlt, sind die internationalen, nationalen und regionalen Anbindungen ans EC-, ICE- und ein flächendeckendes Regionalnetz. Und letztlich müssen auch entsprechende Angebote, wie wir sie bereits im SPNV-Teil dargestellt haben, vorgehalten werden. Hier braucht es eine weitere Nord-Südverbindung des FV von Warnemünde über Schwerin, Magdeburg Halle/Leipzig, Kassel/Frankfurt, Stuttgart/Saarbrücken. Dazu gehören auch ergänzende SPNV-Angebote.

Die schwedische Regierung will den Eisenbahn-Güter- und Personenverkehr zwischen MV und Schweden wiederbeleben, das geht aus einer Verkehrsanalyse der staatlichen Transportbehörde (Trafikverket) hervor. Sie argumentiert, dass der Weg per Zug und Fähre über die Ostsee zuverlässiger sei als der Landweg über Dänemark und das sei außerdem umweltfreundlicher als per LKW. Der Auftrag des schwedischen Verkehrsamtes umfasste die Analyse den Bedarf der Industrie an Eisenbahnfährverkehr und die Hervorhebung der wirtschaftlichen Bedeutung der Region um Trelleborg¹⁴.

Die Wirtschaftsregion „Regiopol-Rostock“ bedarf einer dringenden Aufwertung, um der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung gerecht zu werden. Auch durch gute Taktverkehre auf Schiene und Straße werden Kunden für den ÖPNV und SPNV gewonnen. Dahin müssen die Bemühungen des Landes gerichtet werden. Warum gelingt es zum Beispiel Schleswig-Holstein und Hamburg, SPNV-Strecken zu reaktivieren und dort sogar Fahrgastzahlen im vierstelligen Bereich pro Tag zu

¹⁴ Bengt Dahlberg, WKZ, Quelle Infrastrukturdepartementet, SVT

erreichen? Weil die verwirklichten Konzepte stimmen, Bahn und Bus optimal getaktet sind und vor allem weil der politische Wille dafür vorhanden ist.

3.3.1.3 Sachsen-Anhalt

Sachsen-Anhalt gehört zu den Bundesländern, in denen in den letzten 25 Jahren umfangreiche Streckenstilllegungen erfolgten und dafür Busverkehre eingerichtet wurden. Wir fordern daher die jetzige und spätere Landesregierung auf, keine weiteren Stilllegungen zu planen. Weiter fordern wir keine Taktausdünnungen und Linienabbestellungen zu planen. Um die Attraktivität des SPNV zu erhöhen beziehungsweise zu erhalten, muss grundsätzlich ein Stundentakt eingeführt beziehungsweise erhalten werden.

In ländlichen Regionen des Landes gibt es immer noch Busparallelverkehre. Hier fordern wir grundsätzlich eine Ausrichtung des Busverkehrs auf den SPNV.

Wegen unzureichend funktionierender Neigetchnik und unattraktiver Fahrzeuge wurde der durchgängige Regionalverkehr Halle/Saale-Halberstadt-Hildesheim-Hannover, trotz einer in Teilen aufwändig ausgebauten Strecke aufgegeben. Hier muss ein durchgängiger Verkehr wieder eine Perspektive bekommen.

Mit der (Wieder-)Inbetriebnahme eines RE oder SE von Hannover nach Halle ist eine mit Landesmitteln unterstützte schnelle Verbindung wiederherzustellen. Im 2-Stunden-Takt könnte diese Hannover, Hildesheim, Goslar, Bad Harzburg, Wernigerode, Halberstadt, Aschersleben und Halle verbinden. In Halle müssen 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, an den SPNV besser angebunden.

Dies würde sich auch positiv auf die Relation Aschersleben-Köthen-Dessau auswirken.

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 SPNV oder in Richtung Ber-



lin aus dem SPNV gibt es teilweise erhebliche Wartezeiten, die jetzt noch durch den Fahrplan der NASA GmbH verschärft werden. So kann eine sinnvolle Vertaktung zwischen SPNV und SPNV 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.

Hier muss der kurzfristige Ausbau der Strecke Stendal-Magdeburg-Halle/Saale auf durchgehend 160 km/h endlich umgesetzt werden.

Die Durchbindung der S-Bahn von Schönebeck-Salzelmen über Zielitz hinaus im Stundentakt nach Wittenberge (S1) hat sich positiv auf die Fahrgastzahlen ausgewirkt. Die Geschwindigkeitserhöhung sollte besser noch über Stendal hinaus bis Wittenberge erfolgen. Die sich daraus ergebene Beschleunigung der S1 würde sicher weiteren Fahrgastzuwachs und verbesserte Umsteigemöglichkeiten in Wittenberge nach Hamburg bringen.

Für den Abschnitt Magdeburg-Halle/Saale bedeutet die Beschleunigung verbesserte Anschlüsse in Halle auf die Relation Berlin-Erfurt/Frankfurt am Main. Dadurch verbessern sich die Reisemöglichkeiten und die Fahrzeiten auch von und nach Magdeburg erheblich und bringen somit auch einen Gewinn für die Landeshauptstadt. Das bedeutet auch, dass das südliche Sachsen-Anhalt mit Merseburg, Weißenfels und Naumburg und dadurch auch Jena und Weimar schneller zu erreichen sind.

Daher ist es unverständlich, dass die Landesregierung nicht mehr Druck auf die DB Netz AG zum Streckenausbau erzeugt.

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 Diesel-

netze 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.

Es gibt auch im Nahverkehr Lösungen, die bei vielen Verbänden und Organisationen, die verkehrspolitische Forderungen aufmachen, weitgehend immer noch unbekannt zu sein scheinen. Gemeint ist hier der Interregioexpress (IRE) „Otto der Große“ Magdeburg – Berlin. Diese sehr gute Verbindung wurde wegen angeblich schlechter Fahrgastzahlen nach nur zwei Jahren leider Ende 2012 eingestellt. IRE oder Stadtexpreß (SE), 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 zukünftig eine Fahrplanlage erhalten, die nicht nur die Quellverkehre, sondern auch die im Takt fahrenden Relationen berücksichtigt. Verkehre ohne Taktung und

3.3.1.4 Thüringen

Es gibt zahlreiche gute und richtige Positionierungen und Absichtserklärungen auf der Ebene der Landespolitik, so von einem beabsichtigten landesweiten Verkehrsverbund über Streckenreaktivierungen und Elektrifizierungsinitiativen bis hin zu einer besseren Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr und der Einführung einer Regio-S-Bahn. Aber leider gibt es parallel dazu ein überaus ausgeprägtes Handlungs- und Vollzugsdefizit. Es muss also Druck gemacht werden, damit endlich etwas passiert!

Ergänzend zum und aufbauend auf dem Fernzugsystem schlagen wir vor, drei Musterprojekte für zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität umzusetzen. Diese können neben der unmittelbaren Wirksamkeit bezüglich der unabdingbaren Gewährleistung nachhaltiger Mobilität auch als Modell dienen – und zwar für die sachgerechte Berücksichtigung entsprechender unterschiedlicher Bedarfe auf Grund der strukturellen Eigen- und Besonderheiten der betreffenden Regionen, von der städtegeprägten Zentrallage über den ländlichen Raum bis hin zum touristisch relevanten Erholungsgebiet.

Das verbindende Element stellt dabei das Ziel dar, für möglichst viele Menschen attraktive Alternativen zum individuellen motorisierten Verkehr zu bieten, um dadurch einen Beitrag zur dringend nötigen Verkehrswende zu leisten, welche nicht zu sozialen Verwerfungen, sondern im Gegenteil zur Verbesserung der praktizierten Daseinsvorsorge führt.

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 weiteren betroffenen Ländern ein Konzept zum weiteren Ausbau von IRE- oder SE-Linien. Bei der Umsetzung unserer Vorschläge zum SPFV in diesem Schienenverkehrskonzept sind natürlich konkurrierende Parallelverkehre zu vermeiden. Es geht immer um sich ergänzende vertaktete Angebote für die Reisenden.

Für die Städte Magdeburg – Stendal – Wittenberge – Ludwigslust – Schwerin – Rostock müssen vertaktete Verbindungen im SPNV erhalten und wiederhergestellt werden. Eine simple Eingabe der Verbindung Magdeburg – Rostock in der Fahrplanauskunft macht deutlich, dass es so nicht gehen kann. Bis zu 4 Umstiege, die Wartezeiten und die Gesamtfahrzeit machen die Bahn mehr als unattraktiv! Dies ist ein weiteres peinliches Beispiel dafür, dass den Bestellern und Aufgabenträgern, die im Auftrag der Bundesländer agieren, der Kunde oft egal ist!

Diese drei Musterprojekte sollen in der Folge kurz skizziert werden.

Wir regen an:

- im Kernbereich des Landes eine Regio-S-Bahn zu etablieren unter dem Leitwort **Die Regio-S-Bahn – UMSTEIGEN JETZT!**
- in einer der als besonders strukturalwach bezeichneten Regionen ein zukunftsorientiertes Mobilitätsnetz zu etablieren unter dem Namen **„4 mal N“: das Neue Nordthüringer Nahverkehrs-Netz – STANDORTSTÄRKUNG DURCH MOBILITÄT**
- für eines der bekanntesten Erholungsgebiete Deutschlands ein auch auf die besonderen Erfordernisse und Chancen des Tourismus orientiertes Mobilitätsangebot zu entwickeln unter dem Titel **Öffentlich mobil im Thüringer Wald – NACHHALTIGER TOURISMUS**

Die Regio-S-Bahn – UMSTEIGEN JETZT!

Sie steht seit 2014 als Stichwort im Koalitionsvertrag der damals an die Regierung gekommenen Parteien: die Regio-S-Bahn. Trotz verbesserter Takte und neuer Linien im Schienenpersonennahverkehr: verwirklicht wurde sie bisher nicht. Aber sie hätte große Bedeutung und Wirkung. Deshalb sollte unbedingt am Vorhaben drangeblieben werden, auch wenn es nicht von heute auf morgen in Gänze umsetzbar ist und zahlreiche Rahmenbedingungen geschaffen und Verfahren (unter anderem und insbesondere auch planungs- und vergaberechtlicher Natur) dazu durchgeführt und abgeschlossen sein müssen. Eine genau zum Thema Regio-S-Bahn Thüringen im Jahr 2014 gefertigte Arbeit zweier junger, engagierte Dualstudenten (Ole Fischer und Johannes Fielitz) an der FH Erfurt macht am Beispiel bisheriger S-Bahn-Projekte anderswo deutlich: der Effekt wäre enorm!

Aufbauend auf der genannten Arbeit schlagen wir folgende Linien vor:

- Ilmenau/Saalfeld – Arnstadt – Erfurt – Weimar – Jena West – Jena-Göschwitz – Gera (evtl. Altenburg) (Linie RS 1) – eventuell auch als Musterprojekt alternativer Antriebe!
- Eisenach – Gotha – Erfurt – Weimar – Apolda – Großheringen – Jena Paradies – Jena-Göschwitz – Saalfeld (Linie RS 2)
- Sömmerda – Erfurt – Weimar – Jena-Göschwitz (Linie RS 3)
- Express-Linie Eisenach – Gotha – Erfurt – Weimar – Jena West – Jena-Göschwitz – Stadtroda – Hermsdorf-Klosterlausnitz – Gera – Schmölln – Altenburg (Linie RS 4)

Damit würde im Zentrum Thüringens und entlang der aufkommensstärksten Achsen ein hoch attraktives Netz an „ÖPNV-Hauptschlagadern“ entstehen, mit weit reichenden Verbesserungen und Perspektiven. So ergäbe sich neben den positiven Wirkungen entlang der „Städtekette“ zum Beispiel auch die Einbindung der Unistadt Ilmenau (und mit einem auf den (noch) nicht elektrifizierten Teilen der „Uni-Stadt-Linie“ RS 1 erfolgendem Akku-Test-Betrieb ein innovatives Highlight), die verbesserte Direkterreichbarkeit von Sömmerda und eine umsteigefreie Verbindung auf der Schiene zwischen Apolda und Jena.

Die bisher in den Raum Halle und Leipzig hineinführenden Regionalbahnlinien aus Eisenach und Saalfeld sollten dahingehend neugestaltet werden, dass das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz ausgehend von beiden Metropolen über Weißenfels und Naumburg kommend bis Großheringen ausgeweitet wird. Damit würden sich dort, im Bahnknoten am Zusammenfluss von Ilm und Saale, beide S-Bahn-Netze berühren, was zu einem weiteren Attraktivitätsgewinn für die gesamte Region führen würde. Überdies ergäben sich solche Netz-Verknüpfungen auch in Altenburg und perspektivisch eventuell auch in Gera, wenn es zu einer bereits diskutierten Ausweitung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes von Leipzig aus nach Gera kommt.

Unter Beibehaltung der aktuell betriebenen Regionalexpress-Linien (welche weiterhin die Direktverbindung zwischen Eisenach/Erfurt/Saalfeld und Leipzig/Halle absichern würden) wären die heutigen Regionalbahnlinien unter entsprechender Änderung ihrer Linienvläufe zu Regio-S-Bahn-Linien umzuwandeln und der Außen- wie Marketingauftritt entsprechend anzupassen. Damit einhergehend wären im Rahmen einer längerfristigen, in den Nahverkehrsplänen festzuschreibenden Strategie neue, das heißt zusätzliche Haltepunkte einzurichten (beispielhaft seien genannt Gotha-Sundhausen, Apfelstädt, Erfurt-Hochheim, Linderbach-Azmannsdorf, Weimar-Tröbsdorf, Kromsdorf, Niederroßla, Bad Sulza West, Weimar-Weibicht, Taubach, Lehnstedt, Jena-Nordwest) und gemeinsam mit allen handelnden Akteuren ein neues Fahrplankonzept zu entwickeln, sowie – als ganz maßgeblicher Punkt – das regionale Linienbusnetz in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern völlig neu zu strukturieren und konsequent mit der Regio-S-Bahn zu verknüpfen und zu verzahnen – mit dem großen Ziel, den Menschen und der Gesellschaft ein wirklich ganzheitlich neues und hoch attraktives wie effizientes öffentliches Mobilitätsangebot zu unterbreiten und im betreffenden Raum ein beispielhaftes Modell mit potenzieller Musterwirkung zu etablieren.

Im Regelfall gehört an jeden Bahnhof und Haltepunkt zu jedem einfahrenden Zug ein Anschlussbus, der die Menschen in die umliegenden Orte fährt. Und das Ganze an einer ansprechend und attraktiv gestalteten Anlage, im Idealfall am selben Abfahrtssteig und immer eine überdachte Fahrradabstellanlage inbegriffen. So, aber auch nur so, wird die Verkehrswende gelingen! Und der räumliche Bereich der Regio-S-Bahn zwischen Eisenach, Erfurt, Jena und Saalfeld könnte der Schrittmacher sein!

„4-mal N“: das Neue Nordthüringer Nahverkehrs-Netz – STANDORTSTÄRKUNG DURCH MOBILITÄT

Die Region Nordthüringen mit ihrer traditionell ländlichen Prägung hat mit einer alarmierenden demografischen Entwicklung als Folge auch historisch bedingter struktureller Probleme zu kämpfen. Für die öffentlichen Mobilitätsangebote bedeutet das gegenwärtig ein Dasein als Element eines Teufelskreises: begrenztes Aufkommen heißt auch geringe Inanspruchnahme mit der Folge einer schwierigen Erlöslage mit der Konsequenz weiterer Angebotsreduzierungen (die erfolgten Abbestellungen des Schienenpersonennahverkehrs auf ganzen Nebenstrecken beziehungsweise erheblicher Teile davon in dieser Region zeugen traurig davon), welche weiter verschlechterte Standortbedingungen zur Folge haben, die ihrerseits die Abwanderungstendenzen weiter verstärken.

Hier muss dringend und kann auch gegengesteuert werden, soll dieser malerische Landstrich nicht sich selbst und einer ungewissen Entwicklung überlassen werden! Allerdings bedarf es hierzu einer abgestimmten, gemeinsam auf das Gesamtziel orientierten Strategie. Denn die durch die geografischen Bedingungen bestimmte Ausgangslage ist so schlecht nicht!

Schaut man sich diese nämlich an, fallen die Grundstrukturen für ein günstig zu knüpfendes Netz ins Auge. Denn: die Lage der größeren Städte an den noch betriebenen Bahnstrecken wie auch verlaufenden Straßen bietet sich für den Aufbau eines wirklichen achsen- beziehungsweise rasterförmigen Nahverkehrsnetzes geradezu an! Wenn die dort unterbreiteten Angebote intelligent aufeinander abgestimmt werden, ergeben sich völlig neue und attraktive Möglichkeiten, auch in solch einer Region gut öffentlich mobil zu sein – mit gutem Anschluss an die benachbarten Ballungszentren.



Ein solches Netz könnte sich, begrenzt durch die Hauptstrecken der Bahn

- (Göttingen/Kassel –) Leinefelde – Nordhausen – Berga-Kelbra – Sangerhausen – Eisleben (– Halle)
- (Fulda/Kassel-) Eisenach – Gotha – Erfurt – Weimar – Apolda – Großheringen – Naumburg (–Halle/Leipzig)

wie folgt darstellen:

a) Schienenachsen in Nord-Süd-Richtung:

- Leinefelde – Mühlhausen – Bad Langensalza – Erfurt/Gotha
- Nordhausen – Sondershausen – Straußfurt – Erfurt
- Sangerhausen – Artern – Sömmerda – Erfurt.

b) Sich für regionale Buslinien anbietende Straßen-Achsen in West-Ost-Richtung:

- (Eschwege –) – Mühlhausen – Sondershausen – Artern – Nebra (Anschluss an Bahnlinie nach Naumburg, welche perspektivisch im Abschnitt Artern – Wangen zu reaktivieren wäre – und auch die Wiederbelebung des Schienenverkehrs auf der Achse Mühlhausen – Schlotheim – Ebeleben – Hohenebra sowie Sondershausen – Bad Frankenhausen – Artern sollte keine Fantasterei bleiben!)
- Eisenach – Bad Langensalza – Straußfurt – Sömmerda (von dort aus mit der ab Buttstädt wieder zu reaktivierenden Bahnlinie über Eckartsberga bis Großheringen und weiter nach Jena und ggf. Pößneck)

c) Weitere das Netz komplettierende busbetriebene Straßenverbindungen:

- Berga-Kelbra – Bad Frankenhausen – Heldungen (Anschluss Bahn) – Weimar
- Eisleben – Nebra – Eckartsberga – Apolda und ggf. weiter nach Jena

Die sich ergebenden Flächen zwischen den Netzachsen bieten sich als Testfeld für die Einbindung so genannter alternativer Bedienmodelle an, wie Rufbus oder Anrufsammeltaxi. Aber auch völlig neu entstehende digital basierte Mobilitätsangebote einschließlich eines als „Haustürservice“ bis zum individuellen Ziel verkehrende Fahrzeuge wären perspektivisch, ggf. in Form beziehungsweise als Ergebnis eines, eventuell auch besonders förderfähigen, „Labormodells“ integrierbar – soweit sie eine Zubringerfunktion zum liniengebundenen ÖPNV erfüllen und jegliche Kannibalisierungseffekte bestehender herkömmlicher Angebote verhinderbar sind. Auch müsste eine Abkehr vom Prinzip fest angestellter und tariflich entlohnter Fahrpersonale ausgeschlossen werden.

Öffentlich mobil im Thüringer Wald – NACHHALTIGER TOURISMUS

Die Tourismusbranche und die Öffentlichkeit beklagen das stagnierende Interesse am Thüringer Wald. Dem lässt sich abhelfen mit neuen Angeboten, welche allgemeine ÖV-Erschließung, Tourismus und Nachhaltigkeit noch enger miteinander verbinden, und natürlich auch der einheimischen Bevölkerung sowie der fremdenverkehrsbezogenen Wirtschaft zugutekommen. Gute Bus- und Bahnangebote sind hierfür ein wichtiger Hebel. Die räumlichen Grundbedingungen sind auch hier (etwa durch eine Vielzahl einstig oder/und noch heute betriebener Schienenverbindungen) günstig für eine mustergültige Mobilitätsgestaltung, welche neben den Reizen der Natur zudem noch bahnhistorische Sehenswürdigkeiten einbindet und damit eine ganz neue touristische Zielgruppe ansprechen und erschließen kann!



Baustein 1: zu reaktivierende Bahnstrecken

Unsere Vorfahren und die Eisenbahnpioniere des 19. und 20. Jahrhunderts haben uns in Form ihrer gebauten Schienenstrecken und Bahnanlagen wahre Schätze hinterlassen, welche – nachdem man sie in den vergangenen Jahrzehnten teilweise hat sterben lassen, jetzt wieder belebt werden sollten. Erfolgte Streckenstilllegungen und Abbestellungen der Betriebsleistungen seit den 90er Jahren erweisen sich aus heutiger Sicht vor dem Hintergrund von Klimakrise und Abwanderung mindestens als fragwürdig und sollten dringend rückgängig gemacht werden.

Die Verbindungen zwischen:

- Gotha und Gräfenroda (Ohratalbahn),
- Suhl und Schleusingen (Friedbergbahn),
- Bahnhof Rennsteig und Themar (südlicher Teil der Rennsteigbahn),
- Eisfeld und Coburg (alte Werrabahn) sowie
- Probstzella und Ernstthal am Rennsteig (und weiter auf den noch betriebenen Abschnitten der „Max- und Moritz-Bahn“ nach Neuhaus und Eisfeld)

zeichnen sich nicht nur durch eine wunderschöne naturräumliche Lage aus, sondern verfügen durch ihre Verbindungswirkung zwischen anderen bedeutsamen Bahnstrecken auch über ein hohes verkehrliches Bedeutungs- und Nutzungspotenzial. Zum Beispiel ließen sich durchgehende Zugverbindungen kreieren zwischen Niedersachsen, Hessen und dem nördlichen Thüringen bis in die südthüringische Rennsteigregion oder nach Franken hinein. Und würden mit einem entsprechenden Angebot den Grundstock bilden für die Entwicklung einer völlig neuen Mobilitätskultur in einem der schönsten Erholungs- und Naturräume Deutschlands.



Baustein 2: ergänzendes Busliniensystem

Denn darauf aufbauend ergeben sich auch weit reichende Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Bus und Bahn, welche ein dichtes öffentliches, komplex-integriertes Nahverkehrsangebot für die einheimische Bevölkerung wie für Touristen realisierbar machen. Maßgebliche Busverbindungen für ein solches die gesamte Thüringer-Wald-Region umfassendes Netz (die teilweise oder in Ansätzen bereits auch bestehen) hierfür würden sein:

In der westlichen Thüringer Wald- und Rennsteigregion:

- (Eisenach –) Wutha – Friedrichroda – Georgenthal – Ohrdruf – Oberhof – Bahnhof Rennsteig – Katzhütte – Neuhaus a.R. als hoch attraktive durchgehende, zahlreichende Schienenverbindungen verknüpfende Buslinie,
- (Eisenach –) Wutha – Ruhla – Brotterode bzw. Bad Liebenstein – Schmalkalden
- Gotha – Schwabhausen – Georgenthal – Schmalkalden
- Friedrichroda – Brotterode – Wernshausen
- Bad Salzungen – Bad Hersfeld
- Bad Salzungen – Dermbach – Kaltennordheim – Mellrichstadt
- Grimmenthal – Römhild – Heldburg – Bad Colberg – Coburg
- Hildburghausen – Römhild – Bad Königshofen – Bad Neustadt
- Eisfeld – Neuhaus a. R. – Saalfeld
- (Suhl –) Schleusingen – Hildburghausen – Heldburg – Coburg
- Themar/Ritschenhausen – Römhild – Heldburg (– Coburg)
- Ilmenau – Königsee – Rottenbach

In der östlichen Region um das Thüringer Schiefergebirge und das Saaletalsperrengebiet

- (Saalfeld-) Kaulsdorf – Ziegenrück – Schleiz
- Pöbneck – Ziegenrück – Lobenstein
- Kronach – Lobenstein – Saalburg – Schleiz – Zeulenroda – Greiz – Reichenbach (ggf. zumindest in Teilabschnitten als Expressbus mit großräumiger Funktion)
- Stadtroda – Neustadt/Orla – Schleiz – (– Hof)
- Triptis – Schleiz
- Triptis – Zeulenroda

Zur großräumigeren Verbindung der Thüringer-Wald-Region:

- Kranichfeld – Stadtilm – Gehren – Masserberg – Eisfeld
- Suhl – Bahnhof Rennsteig – Ilmenau – Stadtilm (– Kranichfeld – Blankenhain – Jena/Apolda), ggf. als Express-Bus
- (Kronach –) Lobenstein – Saalburg – Schleiz – Zeulenroda – Greiz – Reichenbach (ggf. zumindest in Teilabschnitten als Expressbus)



Baustein 3: Etablierung touristischer mobilitätsbezogener Sehenswürdigkeiten in das entstehende Verkehrsnetz

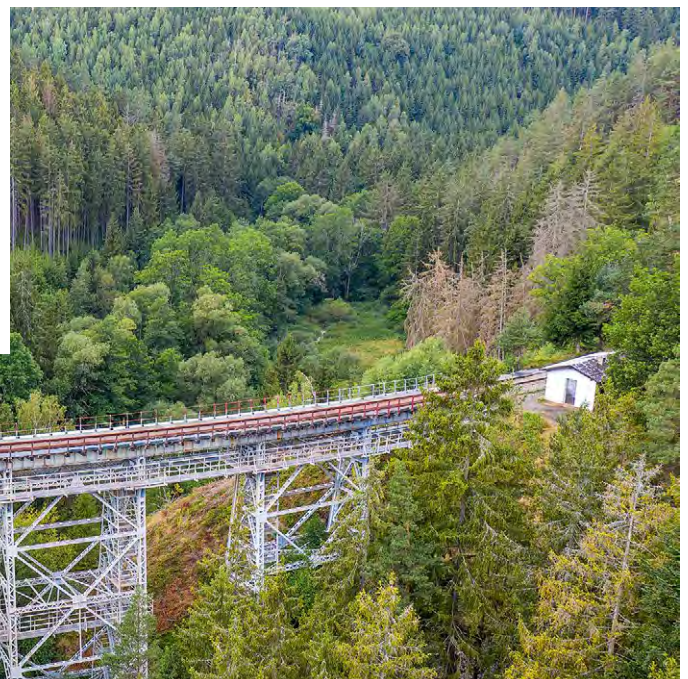
Die Thüringer Wald-Region verfügt über mannigfache bahntechnische Besonderheiten mit hohem kultur- wie technikhistorischen Wert, welche je für sich auch bereits zahlreich besucht werden. Hier schlummern Potenziale für einen besonderen Tourismuszweig, für welchen die Schweizer Berg(bahn)welt ein beeindruckendes Vorbild liefert.

Dies wären zum Beispiel:

- Dampflokwerk Meiningen
- Historisches Bw Arnstadt
- Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn, einschließlich des brennstoffzellenbetriebenen Triebwagenverkehrs
- Steilstrecke Friedbergbahn (wenn reaktiviert)
- Viadukte, zum Beispiel in Stadtilm, Lichte, Ziegenrück (besonders, wenn Strecken reaktiviert) u. a.
- Kunstbauten entlang der Neubaustrecke Erfurt – Ebersfeld
- Ehemalige Grenzbahnhöfe in Probstzella und Gerstungen
- Frankenwalddrampe Probstzella – Steinbach am Wald
- Draisinen- und Museumszugbetrieb auf Teilabschnitten der Oberlandbahn Triptis – Lobenstein
- Rennsteigbahn mit Dampftrieb
- Thüringer Wald- und Straßenbahn

Hier lassen sich auch besondere, zielgruppenorientierte, maßgeschneiderte Tourismusangebote kreieren und etablieren, als ein völlig neues und zusätzliches Element bei der Erschließung und Erlebarmachung der Schätze regionaler Naturräume.

Wenn es schließlich gelingt, aus diesen Bausteinen und natürlich unter Einbindung der in Betrieb befindlichen Bahnstrecken ein ganzheitliches integriertes Angebot zu entwickeln und dies mit den kommunalen Verantwortungsträgern, der Tourismuswirtschaft und den Fremdenverkehrsverbänden gemeinsam zu koordinieren, offensiv zu vermarkten und in die Gesamtstrategie zu integrieren, würden überregional wahrnehmbare Akzente gesetzt werden für eine sich auf hohem Standard befindliche Lebensqualität und einen nachhaltigen Tourismus mit erheblichem Attraktivitätspotenzial und entsprechender Triebkraftwirkung für die gesamte regionale Entwicklung.



3.3.1.5 Sachsen

In Sachsen fordern wir den Erhalt und den Ausbau der vorhandenen SPNV Netze. Baumaßnahmen, die notwendig wären, um den SPNV in Qualität und Angebot weiter zu verbessern, werden allerdings dadurch konterkariert, dass der Freistaat nicht für die entsprechende Planungssicherheit sorgt. In den Ballungsräumen müssen die S-Bahn-Verkehre weiter verdichtet werden und die regionalen SPNV- Anbindungen noch besser inter- und intramodal eingebunden werden. Es muss endlich einen für den SPNV zuständigen Aufgabenträger für das gesamte Land Sachsen geben.

Momentan gibt es fünf Verkehrsverbünde (MDV, VMS, VVO, ZVON und ZVV), was zu einem erheblichen Kostenfaktor führt. Jeder Verbund hat sein eigenes Preissystem. Der SPNV und der straßengebundene ÖPNV werden nicht aus einer Hand bestellt und somit gibt es kaum Abstimmungen in Bezug auf Fahrpläne und Umsteigemöglichkeiten beziehungsweise Anschlüsse.

Der SPNV wird durch die Zweckverbände bestellt. Der ÖPNV wird durch die Landkreise bestellt und somit haben die Landräte ein großes Mitspracherecht bei der Bestellung und Vergabe.

Seit 2018 gibt es seitens des SPD-geführten SMWA (Sächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr) Bestrebungen, eine Landesverkehrsgesellschaft einzuführen. Dies scheitert aber bis heute am Widerstand des Koalitionspartners CDU und der Landräte (alle CDU).

Am 13. Februar 2019 informierten das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, der Sächsische Landkreistag und der Sächsische Städte- und Gemeindetag in einer gemeinsamen Pressemitteilung darüber, zentrale Vereinbarungen zur Weiterentwicklung des sächsischen ÖPNV getroffen zu haben. Dazu gehören insbesondere Tarifangebote für Auszubildende und Schüler, die Einführung eines Sachsen-Tarifs und ein Angebotsausbau bei PlusBus und TaktBus für Sachsen. Von der Gründung einer neuen Landesverkehrsgesellschaft ist keine Rede mehr.

Eine besondere Rolle spielt der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS), welcher ganz neue Wege geht.

Der VMS hat sich eine eigene Fahrzeugflotte beschafft, mit welcher die Relationen zwischen Dresden – Zwickau – Hof sowie zwischen Chemnitz und Elsterwerda im verbundraumübergreifenden Verkehr bedient werden. Somit wird nur noch die reine Personal-Dienstleistung zur Besetzung der Züge ausgeschrieben. Die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge werden durch den Hersteller abgesichert.

Noch krasser ist das Vorgehen des VMS im eigenen Verbandsgebiet. Hier hat der VMS ein eigenes Verkehrsunternehmen mit der „Chemnitz Bahn“. Der VMS besitzt eigene Fahrzeuge, eigenes Personal und vergibt die Verkehrsleistung OHNE Ausschreibung an sich selbst. Somit ist kein Wettbewerb gegeben und bei der Übernahme von Verkehrsleistung, welche bis dato von anderen EVUs erbracht wurde, muss der VMS nicht einmal die Personale mit übernehmen. Es gab schließlich keine Ausschreibung.



4 Güterverkehr

Nach dem Grundgesetz unterliegt auch der Schienengüterverkehr der Daseinsvorsorge, solange nicht durch Bundesgesetz Konkretisierungen dieser Aussagen erfolgen¹⁵. Die ausschließlich betriebswirtschaftlichen Bestrebungen in Richtung eines Börsenganges des in diesem Bereich agierenden EVU in Bundesbesitz und der dafür zuständigen Politiker*innen waren und sind deshalb nicht grundgesetzkonform.

Mehr Verkehr auf der Schiene ist ein wesentlicher Beitrag zum aktiven Klimaschutz. Ein Güterzug ersetzt bis zu 52 LKW. Eine auf die Schiene verlagerte Tonne erspart 80 % CO₂ gegenüber dem Transport mit dem LKW. Der Schienengüterverkehr (SGV) erfüllt eine zentrale Funktion für die deutsche Industrie sowie zur Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung. Bereits heute belasten 1,3 Millionen LKW pro Tag die Bundesfernstraßen.

Die Verlagerung von Gütern auf die Schiene muss immer in einem Koalitionsvertrag verankert sein. Politisches Ziel ist ein Anteil von mindestens 25 % am Modal Split, in den letzten Jahren lag dieser weitgehend unverändert bei 18 bis 19 %. Das Wachstum des SGV braucht deshalb starkes unternehmerisches Engagement in allen Segmenten – Einzelwagenverkehr, Ganzzugverkehr und kombinierter Verkehr. Qualität und bestehende Angebote müssen verbessert und neue Märkte erschlossen werden.

Gleichzeitig spielen die politischen Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle. Die hohe Bedeutung des SGV für die deutsche und europäische Volkswirtschaft wird in der Pandemie besonders deutlich. Der SGV ist mit seinen besonderen Stärken ein essenzieller Baustein der Versorgungssicherheit und systemrelevant. Um wettbewerbliche Strukturen, hohe Verfügbarkeit und Flächenpräsenz im Kontext der Krise zu erhalten, ist die Einrichtung eines Stabilitätsfonds für Güterbahnen und KV-Operateure notwendig, wie von den Branchenverbänden (Allianz pro Schiene, NEE, VDV, VPI) gefordert. Mit diesem sollten krisenbedingte Betriebsmehrkosten (zum Beispiel Abstell- und Zwischenlagerkosten, Stornierungsentgelte) und Erlösausfälle kurzfristig und unbürokratisch aufgefangen werden. Die Maßnahmen sollen dafür sorgen, dass das dauerhafte Wachstum für den Klimaschutz von allen Segmenten getragen und nachhaltig realisiert wird.

Kurz- und mittelfristig wirksame Maßnahmen auf einen Blick:

1. Förderung des Einzelwagenverkehrs (EV): Anlagenpreisförderung auf erhöhtem Niveau fortsetzen. Aufbau ergänzender Förderinstrumente, die es erlauben, den EV umfassend kostendeckend zu betreiben.
2. Förderung von Umschlag und Erleichterung des kombinierten Verkehrs: Umschlagkosten durch öffentliche Förderung halbieren, Maut-Freiheit für LKW im Vor- und Nachlauf zu KV-Terminals realisieren und eine Verlagerungsprämie für LKW einführen.
3. EU-weite Vorgabe KV-fähiger Sattelaufleger: KV-Eignung von Sattelauflegern europaweit gesetzlich vorgeben.
4. Abbau der Belastung aus Steuern und Abgaben auf Energie: Für den SGV Kosten des Emissionshandels kompensieren, Stromsteuer reduzieren, EEG-Umlage zurückführen.
5. Fortsetzung der Trassenpreisförderung: Im Bundeshaushalt Vorkehrungen für eine Verlängerung der Trassenpreisförderung nach 2023 treffen.

¹⁵ Siehe unter Punkt 1, Abs. 3

Langfristig wirksame Maßnahmen auf einen Blick:

1. Förderung von Innovationen
2. Digitale Automatische Kupplung (DAK): Europa-weiten Rollout und Finanzierungsbausteine auf EU-Ebene verankern.
3. Kunden ohne Gleisanschluss einen einfachen Zugang zum Einzelwagenverkehr bieten: Förderung der Errichtung von Umschlagmöglichkeiten in den Rangierbahnhöfen durch „Mini-Terminals“ an ausgewählten Standorten im Mittelfristzeitraum. Wo sinnvoll, sollte eine Schienenanbindung für neue Industrie- und Logistikflächen geprüft werden.
4. Infrastrukturentwicklung für den SGV: Kundenfreundliches Bauen, Engpassbeseitigung auf Güterverkehrskorridoren, attraktive Trassen für den SGV im Deutschlandtakt, Ausbau eines durchgängigen 740-m-Netzes und eines 1.500-m-Netzes auf europäischen Hauptkorridoren, Streckenelektrifizierung für den SGV, Investitionen in Anlagen und KV-Terminals. Die zügige Umsetzung muss durch planungsbeschleunigende Maßnahmen unterstützt werden.
5. Digitale Schiene für den SGV: Positive Effekte für Kapazität, Interoperabilität und Produktivität zügig realisieren. ETCS-Onboard Units fördern.
6. Mit diesem Bündel von Maßnahmen wird der SGV kurz- und mittelfristig investitionsfähig. Langfristig wird er damit entlang der politischen Zielsetzung wachsen und deutlich zur Verlagerung sowie zum Klimaschutz beitragen.

Weitere Schwerpunkte

Kommen diese Maßnahmen zur Anwendung beziehungsweise sollen sie zur Anwendung kommen, würde das bedeuten, dass in den letzten Jahren aufgelassene Zugänge zum Güterverkehr auf der Schiene wieder zu reaktivieren und nicht mehr instand gehaltene Anlagen zu sanieren sind. Das bedeutet aber auch, dass der Einzelwagenladungsverkehr an seine Grenzen stoßen wird und neue Produktionsmethoden Einzug halten müssen. Ansatzweise wird der SGV wieder zu einer größtmöglichen Feinverteilung in der Fläche zurückkehren müssen. In Berlin zum Beispiel bestehen mit den noch vorhandenen Flächen am Innenring sowie mit den überhaupt noch vorhandenen Flächen ehemaliger Güterverkehrsanlagen generell gute Möglichkeiten, eine notwendige Steigerung des SGV mit den dafür notwendigen Ver- und Umladeanlagen zu verkraften. Mit der Stadtplanung ist abzustimmen, welche innerstädtischen Flächen für den zukünftigen Bedarf freizuhalten sind, um die Auswirkungen einer eventuellen Reaktivierung für Anwohner möglichst gering zu halten. Das bezieht sich ausdrücklich auch auf andere große Städte.

Diese Bedarfsflächen müssen festgelegt und dürfen nicht veräußert werden. Auch in den anderen ostdeutschen Bundesländern finden wir solche Möglichkeiten noch an vielen Orten, Rechtzeitig sollte hier von verantwortlicher Seite daran gedacht werden, noch bestehende über mehrere Jahre oder gar Jahrzehnte nicht gepflegte Anlagen zu sanieren und wieder in Betrieb zu nehmen, da es sicher notwendig werden wird, die Güterfeinverteilung in der Fläche so gut wie möglich durch die Bahnen vornehmen zu lassen.

Zunächst ist, um der Notwendigkeit eines verstärkten SGV gerecht zu werden, eine Intensivierung des Einzelwagenladungsverkehrs notwendig und damit die vorgenannte Reaktivierung von Zugangsstellen – resp. Gleisanschlüssen. Eine Neuorganisation des SGV wird jedoch zunehmend unvermeidbar werden. Die digitale automatische Kupplung, wie oben dargestellt, ist eine Voraussetzung, kann aber nicht die alleinige Lösung sein. Deshalb muss es zu neuen Produktionsmethoden kommen. Beispielhaft soll hier eine mögliche Transportvariante dargestellt werden. Stückgut wird nach wie vor im (Einzel-) Wagenladungsverkehr abgefertigt. Das bedeutet umfangreiche Rangierarbeiten auf vielen Bahnhöfen, bis ein größerer Zug zusammengestellt ist, der in einer bestimmten Relation effektiv verkehren kann. Dieses trägt dazu bei, dass die Ware nicht eben gerade vorsichtig behandelt wird (Rangiervorgänge – Stöße und ähnliches) und sich die Transportzeiten des (oft hochwertigen) Stückgutes enorm verlängern. (Die Reisegeschwindigkeit eines per Bahn transportierten Gutes beträgt ca. 23 km/h!)



Wie kann die Transportgeschwindigkeit von Stückgut beschleunigt werden? Das ist eine entscheidende Frage sowohl für den nationalen als auch für den internationalen Schienen-güterverkehr und natürlich nicht mit dem weiteren Praktizieren eines Systems, das bereits über 170 Jahre alt ist, vereinbar. Warum werden Stückgüter nicht, wie vor etwa 35 Jahren bei DB und DR durchaus üblich, wieder in Behälter verladen? Es gab die sogenannten A-, B- und C-Behälter, die alle so bemessen waren, dass sie, sich ergänzend, in einen gedeckten Güterwagen (G-Wagen) passten. Natürlich ist dieses System mit den rollenden Behältern heute ebenfalls nicht mehr zeitgemäß. Aber warum nicht adäquat ein System entwickeln, das auf eben solchen Behältern basiert, die auch in- beziehungsweise zueinander passen würden (der zweitkleinste zwei Mal so groß wie der kleinste, der nächstgrößere zwei Mal so groß wie der zweitkleinste und so weiter und so fort) und deren absolute Gesamtgröße durch die internationalen Containerabmessungen vorgegeben wird? Dadurch bestünde die Möglichkeit, diese Behälter (in mindestens drei verschiedenen Größen) auch in Containern zu befördern. Wie könnte nun ein Transport dieser (für hochwertige Stückgüter anpassungsfähigen, das heißt gepolsterten) Behälter vor sich gehen? Über einen Vertrieb in örtlicher Nähe kann prinzipiell jeder Betrieb einen oder mehrere Behälter verschiedener Größen ordern, befüllen und absenden. Den Transport zur Bahnzugangsstelle übernimmt ein Spediteur, der auch den Behältervertrieb (Beleihung) übernehmen kann. Da die Behälter „ineinander“ passen, können sie effektiv in entsprechenden Waggons oder Containern transportiert werden. Die Erfassung der Behälter und ihrer Absende- und Bestimmungsorte erfolgt bereits beim Verleih, so dass per EDV eine optimale Linienführung (Reiseroute) des Behälters ermittelt wird. Der Zugang und Transport per Bahn erfolgen wie der eines Reisenden. Es werden keine Waggons mit bestimmtem Endbahnhof mehr beladen, sondern Güterzüge in festen Relationen eingesetzt. Die Behälter

steigen ein beziehungsweise um, wie es auch ein Reisender tun würde – organisiert per EDV, die auch die entsprechenden „Umsteige- oder Einsteigevorgänge“ auslöst und überwacht.

Ein programmierter Chip am Behälter sichert die jederzeit mögliche Überwachung. Das Ein- und Umsteigen könnte zum Beispiel magnetisch erfolgen – technisch heute bereits lösbar. So könnten Güterexpresszüge und Güterbahnen an entsprechenden Bahnsteigen halten und dort auch die Behälter umsteigen beziehungsweise warten und so weiter. Kein zeitaufwändiges Rangieren mehr, Verringerung der Störanfälligkeit (besonders im Winter) und somit die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit der Güter um ein Vielfaches wären die Folge. Stückgüter könnten gemäß Fahrplan transportiert werden – mit garantierter Ankunftszeit! Denn durch die fahrlangsame Beförderung ergibt sich gegenüber dem stauanfälligen und absehbar teuren Straßengütertransport ein enormer Vorteil – nämlich die Voraussage der Ankunftszeit fast bis auf die Minute. Weiterhin bietet dieses System den Vorteil, mit bereits bestehenden City-Logistik-Anwendungen (zum Beispiel Kassel) kompatibel zu sein und die weitere Verbreitung solcher Anwendungen zu fördern. Die neben der Renaissance des SGV daraus folgende Entlastung der Umwelt, und damit der Bevölkerung, ist eine weitere positive Folge des geschilderten Systems.

Gründlich und ernsthaft zu prüfen wäre auch, ob und inwieweit der inzwischen nahezu ausschließlich über die Straße oder die Luft erfolgende Postversand wieder auf die Schiene verlagert werden kann. Postwagen, ja Postzüge und sogar eigene Postbahnhöfe gehörten viele Jahrzehnte lang als zuverlässig funktionierendes Element zum Eisenbahnverkehr. Wieso sollte dies nicht wieder und weiterhin möglich sein?

Natürlich erfordert die Umsetzung eines solchen Systems größere finanzielle Investitionen, die sich mit zunehmender Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene rechnen würden. Volkswirtschaftlich wäre das ein Schritt in die Zukunft – ein wirklicher kombinierter Verkehr! Und dieser Schritt wäre eine Verwirklichung des zitierten Artikels des deutschen Grundgesetzes. Die sich heute in der Entwicklung und im Testlauf befindende automatische Kupplung optimiert nur den Rangiervorgang, spart ihn jedoch nicht ein. Ein nur marginaler Vorteil gegenüber der geschilderten Systemumstellung!

Steigern wir den SGV in dem Maße, wie es solche oben genannten Maßnahmen mit sich bringen, dann ist es unbedingt notwendig, die vorhandenen „Flaschenhalse“ bei der Infrastruktur zu beseitigen. Also werden wir ohne Netzausbauten da, wo es notwendig ist, nicht auskommen. Gravierend zu nennen sind hierbei der Ost-West-Verkehr in Richtung Polen sowie der Nord-Süd-Verkehr via Ostsee durch unsere Region und nach Tschechien.

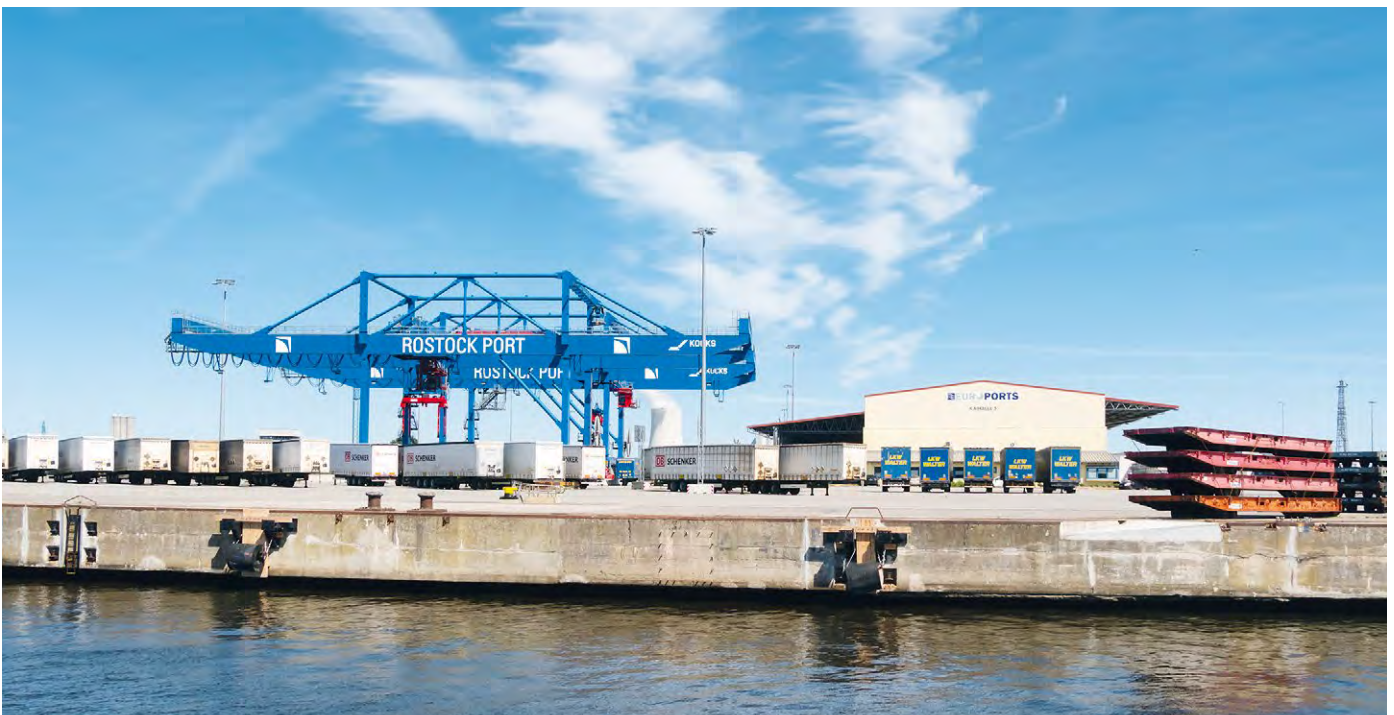
Die Schienenanbindung der Häfen – Ostsee- wie Binnenhäfen – ist für einen vernetzten und effizienten Güterverkehr immens wichtig. Sie ist in erster Linie umfassend herzustellen oder bei Neuanlagen bereits in die Planung mit einzubeziehen. Ostseehäfen sind in diesem Fall Wismar, Rostock, Stralsund, Saßnitz-Mukran und Świnoujście. Als Binnenhäfen sind die Elbhäfen in Magdeburg, Dresden, Riesa, Mühlberg, Torgau und Wittenberge sowie die Brandenburger Häfen in Eisenhüttenstadt, Frankfurt (Oder), Schwedt (Oder), Eberswalde, Rüdersdorf, Königs Wusterhausen, Wustermark, Velten, Brandenburg an der Havel

und der Berliner Westhafen von großer Bedeutung. Besonders wichtig sind darunter die Häfen mit angelagertem oder in der Nähe befindlichem GVZ/KV-Terminal.

Und das sind Dresden, Riesa, Mühlberg, Torgau, Magdeburg, Wittenberge, Brandenburg an der Havel, Wustermark, Eisenhüttenstadt und der Berliner Westhafen. Logistische Angebote stehen dort genügend zur Verfügung, um die verschiedenen Verkehrsträger zum allgemeinen Nutzen zu verknüpfen. Ihre Strahlkraft ist jedoch zu erhöhen und die SGV-Anbindung dieser Güterverkehrsverknüpfungspunkte ist kontinuierlich zu entwickeln, wobei ein Schwerpunkt auf die Neuerschließung solcher Terminals an der Oder (zum Beispiel mit Verbindungen in die Lausitz) zu legen ist.

Auch die Güterverkehrszentren und Logistik-Standorte abseits der Wasserstraßen wie Erfurt, Großbeeren bei Berlin und Südwestsachsen (Glauchau, Chemnitz, Zwickau), die sich der Anbindung an mehrere Verkehrsträger erfreuen, meist der Versorgung von Ballungsräumen dienen und demzufolge auch entsprechend frequentiert sind, sind verstärkt für eine weitere Belebung des Schienengüterverkehrs zu nutzen. Eine generelle Wiederbelebung des Güterverkehrs im Nebennetz ist gezielt anzustreben und über geeignete politische Maßnahmenbündel zu unterstützen. Ebenso notwendig ist eine Offensive zur Neuerrichtung und Reaktivierung von Anschlussbahnen.

Und ebenfalls ist im Zulauf auf Ballungs- und Metropolräume entsprechende Schieneninfrastruktur für den zunehmenden Schienengüterverkehr zu reaktivieren, um die Züge letztendlich auch fahren zu können, ohne SPNV und SPFV zu behindern.



5 Infrastruktur

Wie in den vorangegangenen Abschnitten soll noch einmal grundsätzlich, und für die Eisenbahninfrastruktur im Besonderen, auf den entsprechenden Artikel des Grundgesetzes verwiesen werden, in dem eindeutig die Zuständigkeit des Staates im Bereich der Daseinsvorsorge festgeschrieben ist. Daher sind Stilllegungen und Abbauten von Eisenbahninfrastruktur, wie in den letzten 16 Jahren vielfach geschehen, nicht zu rechtfertigen! Im Bereich der Straßeninfrastruktur wurden und werden Maßnahmen auf Maßnahmen verwirklicht, die der Daseinsvorsorge dienen sollen. Dazu zählen die dafür verantwortlichen Politiker*innen Neu- und Ausbauten von Autobahnen und Landstraßen, wie zum Beispiel durch zusätzliche Fahrspuren oder Ortsumgehungen oder auch komplett neue Straßenführungen. Bahnstrecken wurden noch nie an die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst, beispielsweise durch notwendige Verlegungen näher an Wohnstandorte (Bahnhöfe in Ortslage) für den Personenverkehr.

Im Gegenteil: Bei angeblich zu wenigen Fahrgästen wurden diese Maßnahmen nicht einmal diskutiert, der Verkehr wurde gleich vollständig eingestellt. Eine eindeutige Diskriminierung des Verkehrsträgers Schiene. Mit solchen Maßnahmen wird es nicht gelingen, ein zukunftsfähiges Verkehrssystem, das angesichts der vor unserer Gesellschaft stehenden Herausforderungen notwendig sein wird, zu errichten (Verkehrswende). In diesem Kontext sind die nachfolgenden Maßnahmen zu sehen, die für ein solches System unabdingbar notwendig sind.

Die EVG hat ihre Forderungen zur Infrastrukturfinanzierung immer wieder vorgetragen. Es besteht breiter Konsens darüber, dass wesentlich mehr Mittel in die Infrastruktur fließen müssen. Dabei müssen aber auch die richtigen Schwerpunkte gesetzt werden. So sei der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ zwar richtig. Das dürfe aber nicht dazu führen, dass bestehende Strukturen erhalten und Fehlentwicklungen fortgeschrieben werden. Das Motto Straße vor Schiene wird zukünftig nicht mehr funktionieren. Ein Verkehrssystem der Zukunft muss verstärkt auf die Schiene setzen. Die EVG begrüßt die zunehmenden Forderungen nach einer Erhöhung der Gelder für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Es ist richtig, die Bahn-Dividende für Infrastrukturinvestitionen in die Schiene zu nutzen. Außerdem verlangt die EVG einen „Masterplan Verkehr“, der einen Rahmen für die weitere Entwicklung der Verkehrsträger und den Ausbau der Schieneninfrastruktur vorgibt.

Verkehrsinfrastruktur – DGB fordert Investitionsoffensive

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern auch nach der Bundestagswahl 2017 eine Investitionsoffensive für die Verkehrsinfrastruktur und gegen den weiteren Zerfall der Verkehrswege. Der DGB-Bundesvorstand hat ein entsprechendes Positionspapier¹⁶ angepasst. Darin wird unter anderem die Forderung der EVG aufgenommen, die Verkehrsträger planvoll und abgestimmt weiterzuentwickeln und die Infrastruktur entsprechend auszubauen.

„Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern einen Masterplan ‚Mobilität für Deutschland‘“, heißt es in dem Papier. „Nach Vorbild des Masterplans ‚Güterverkehr und Logistik‘ sollen mit gesellschaftlich breit angelegter Beteiligung Ziele, Maßnahmen und Umsetzungsstrategien festgelegt werden, um Mobilität zukunftsfähig und nachhaltig auszugestalten.“ Die künftige Rolle aller Verkehrsträger, heißt es weiter, „muss in dem Masterplan Mobilität definiert werden, die Verkehrsträger je nach ihren spezifischen Stärken eingesetzt werden. Alle politischen Maßnahmen müssen auf die Ergebnisse dieser Analyse ausgerichtet werden. Neben einer intelligenten Verknüpfung aller Verkehrsträger ist die Verlagerung des Verkehrs auf umwelt- und klimaverträgliche Verkehrsmittel notwendig.“

Der DGB leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Debatte. Ein High-Tech-Land wie Deutschland mit zukünftig nicht mehr befahrbaren Gleisen, Wasserwegen, Straßen und gesperrten Brücken – das wäre schädlich für Beschäftigung und Wirtschaft. Die EVG begrüßt, dass die Forderung nach einem Masterplan Verkehr inzwischen erste Umsetzungen erfahren hat. Die jahrelange Vernachlässigung der Infrastruktur, insbesondere im Schienenbereich, gefährdet die Zukunftschancen Deutschlands. Die Verkehrsbranche ist eine Schlüsselindustrie, sie schafft in großem Rahmen Beschäftigung. Gemeinsam mit dem DGB und seinen Mitgliedsgewerkschaften werden wir die entsprechenden Forderungen auch künftig weiter nachdrücklich erheben. In den vorhergehenden Abschnitten 2 und 3 wurden bereits Verkehre genannt, für die Infrastrukturausbauten beziehungsweise Infrastrukturneubauten erforderlich sind. Diese Infrastrukturverbesserungen sollen nun noch einmal konkret benannt und ergänzt werden.

16 http://www.evg-online.org/Politik/13_07_05_DGB/File.pdf

Seit der Bahnreform hat ein großer Stilllegungsprozess bei der Schieneninfrastruktur stattgefunden. Über 10.000 km Straßen sind in der Zeit in Deutschland neu gebaut worden, demgegenüber wurden mehr als 5.000 km Schienenstrecken stillgelegt und dann zum Teil auch abgebaut. In unserer Region hat es viele Bahnstrecken getroffen. Keine Straße, auch nicht die kleinste Kommunalstraße, wird nach dem Fahrzeugaufkommen beurteilt und danach ggf. in ihrer Existenz bedroht. Bei Bahnstrecken ist dieses Vorgehen die Normalität. So wurden in den letzten 10 bis 15 Jahren in großem Umfang Weichen, Ausweichstellen, Abstell- und Überholgleise abgebaut, weil sie aus betriebswirtschaftlicher Sicht der DB Netz AG zu teuer geworden waren. Man muss sich große Teile des Straßennetzes nur einspurig vorstellen – so sieht die Realität im Schienennetz aus! So stehen wir heute vor ungeahnten Kapazitätsengpässen, weil eben zwei- und mehrgleisige Abschnitte, Ausweich- und Überholgleise und Abstellkapazitäten in Größenordnungen fehlen. Und ein Ende dieser unseligen Politik ist nicht absehbar.

Wir fordern dagegen, solche ehemals aus- oder abgebauten Gleise und Anlagen wieder zu reaktivieren und bei Sanierung und Ausbau von Bahninfrastruktur keinerlei einschränkenden Abbau von Weichen und Gleisen mehr vorzunehmen. Des Weiteren sind neben der heute existenten Infrastruktur Strecken vorzuhalten (zu reaktivieren oder zu sanieren), die in der Lage sind, den zu erwartenden Anstieg des SGV aufzunehmen, ohne dass der Schienenpersonenverkehr (SPV) beeinträchtigt wird. Dies betrifft insbesondere ringförmig um Berlin angeordnete Strecken und weitere Nebenbahnen in allen NBL. Auch die entsprechenden Zugangsstellen für SGV und SPV sind wiederzueröffnen. Die Schieneninfrastruktur ist so auszugestalten, dass der Verkehrsträger jederzeit in der Lage ist, die an ihn gestellten Verkehrsanforderungen in hoher Qualität zu erfüllen. Dazu gehört mittelfristig auch die flächendeckende Installation und Inbetriebnahme von ERTMS (mit ETCS). Dadurch wären die Bahnen in der Lage, ihre Transportkapazitäten weiterhin um ein Vielfaches zu steigern.

Eine Übernahme von Schieneninfrastruktur beziehungsweise Regionalbahnnetzen in die Verantwortung der Länder lehnt die EVG strikt ab!



5.1 Einzelvorschläge für die Länder

Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin

Vorwort zu Brandenburg und Berlin

In Brandenburg und Berlin wird seit 2016 das Projekt i2030, das gemeinsam von der DB Netz AG, der Landesregierung Berlin und der Landesregierung Brandenburg initiiert wurde, verfolgt. In dem Projekt geht es darum, Planungen durch die DB Netz AG und die Länder vorzufinanzieren und dann auch Bau-maßnahmen direkt abzuleiten, ehe langwierige Verhandlungen mit dem Bund zum Ziel führen. Das Projekt hat insgesamt 10 Einzelmaßnahmen, die sich im engeren Verflechtungsraum um Berlin und in der Hauptstadt verteilen. Es ist ein Anfang, muss aber weiter in das Land Brandenburg ausgedehnt werden. Einige wichtige Radialen sind trotz Engpässen dort nicht berücksichtigt. Auch das ist zu ändern.

Hier unsere Forderungen:

5.1.1

Ausgestaltung Berlin Hbf. Bahnsteige 11 bis 13 zur Aufnahme von Taktverkehren (Kantenverfügbarkeit) erweitern;

5.1.2

Dringende Aufnahme von Konsultationen mit der Republik Polen zu notwendigen Ausbaumaßnahmen (siehe Punkt 2.1.2. und 2.2. (6) und (7));

5.1.3

Direkte Bahnanschlüsse in den Häfen (Fährterminals) von Rostock und Mukran und die Erweiterung des Rostocker S-Bahnnetzes ins Umland;

5.1.4

Zweigleisiger Ausbau zwischen Kavelstorf und Rostock-Dierkow sowie ebenfalls zwischen Lietzow und dem Hafen Mukran;

5.1.5

Zweigleisiger Ausbau der Teilstrecke VDE 1 zwischen Rostock und Ribnitz mit max. 160 km/h;

5.1.6

Reaktivierung der Darß-Bahn sowie der Strecke von Ducherow über Świnoujście nach Seebad Heringsdorf zweigleisig, elektrifiziert und für 160 km/h – Herstellung der Hafenanbindung in Świnoujście;

5.1.7

Zügiger und vollständiger Ausbau Berlin – Rostock und Berlin – Stralsund für 25 t Achslast und 160 km/h;

5.1.8

Reaktivierung der Nordbahn in Berlin zwischen Bornholmer Straße und Hohen Neuendorf zweigleisig, elektrifiziert für 160 km/h;

5.1.9

Reaktivierung und zweigleisiger Ausbau der Bahn zwischen Berlin Schönholz und Hennigsdorf, mittelfristig Elektrifizierung;

5.1.10

Bau eines Güterverkehrsgleises mindestens zwischen Berlin Spandau und Nauen, elektrifiziert für 160 km/h und 25 t Achslast;

5.1.11

Bau eines dritten und vierten Gleises mindestens zwischen Berlin Spandau und Stendal, elektrifiziert für 160 km/h;

5.1.12

Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn für den SPNV und SPFV und der Bahnhöfe Zehlendorf und Schöneberg für den SPNV und für 160 km/h;

5.1.13

Zweigleisiger Ausbau der S-Bahn zwischen Berlin Wannsee und Potsdam Hbf. für 100 km/h¹⁷;

5.1.14

Wiederinbetriebnahme der Turmbahnhöfe Potsdam Pirschheide und Bergholz, Neubau eines Turmbahnhofes im Genshagener Kreuz;

5.1.15

Neubau der Nord-Ost-Kurve am Genshagener Kreuz;

5.1.16

Sanierung und Lückenschluss der Dresdener Bahn zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde (160 km/h, zweigleisig, elektrifiziert);

5.1.17

Einbindung des SPNV von der Ostbahn über Berlin Ostkreuz hinaus bis zur Berliner Stadtbahn (Berlin Ostbahnhof) (Realisierung der Gleisanbindung im Biesdorfer Kreuz – Brücken sind bereits vorhanden, nach dem Abzweig aus Richtung Bln.-Lichtenberg in Richtung Grünauer Kreuz neuer Abzweig von der Ostbahn in Richtung Wuhlheide, Rummelsburg)¹⁷;

5.1.18

Ausbau der Ostbahn zweigleisig für 160 km/h, elektrifiziert;

5.1.19

Reaktivierung der Niederbarnimer Eisenbahn auf ihrer Stammstrecke über Berlin Märkisches Viertel nach Berlin Wilhelmsruh sowie Einbindung nach Berlin Gesundbrunnen;

5.1.20

Elektrifizierung Berliner Innenring und Bau von Abzweigen zu allen Radialstrecken in/aus alle(n) Richtungen;

5.1.21

Zweigleisiger Ausbau für 230 km/h, elektrifiziert: Jüterbog – Falkenberg (Elster) – Röderau – Rtg. Dresden und Rtg. Riesa;

¹⁷ BTU Cottbus, Lehrstuhl Eisenbahnwesen: „Eisenbahnkorridore Berlin/Brandenburg-Westpolen“, 06/2011: „Die Verbindung der Ostbahn mit der Stadtbahn Berlin und damit auch der ungehinderte Lauf von Zügen durch Berlin in süd- bzw. nordwestliche Teile von Brandenburg lässt sich allerdings auch ohne neue Ingenieurbauwerke realisieren: Beim Bau des Biesdorfer Kreuzes ist eine Verbindungskurve für richtungsrein aus Norden in den mittlerweile stillgelegten Rangierbahnhof Berlin-Wuhlheide einfahrende Güterzüge berücksichtigt und durch den Bau von Brücken schon soweit abschließend vorbereitet worden, dass lediglich ca. 700 m Erdkörper bzw. Planum zu profilieren und der Oberbau auszulegen sind, von der sicherungstechnischen Anpassung abgesehen.“

5.1.22

Zweigleisiger Ausbau der Bahnhöfe Potsdam Pirschheide unten und Caputh-Geltow für variable Begegnungsverkehre auf der Strecke Potsdam – Beelitz Stadt;

5.1.23

Endlich Fertigstellung des zweigleisigen Abschnitts Lübbenau – Cottbus elektrifiziert und für mind. 160 km/h;

5.1.24

Reaktivierung aller Strecken im Zulauf auf und um Berlin (2. und 3. Güterring), um über genügend Kapazitäten für den SGV zu verfügen – elektrifiziert und für 25 t Achslast;

5.1.25

Vorsehen von Ausweichgleisen bei allen Regionalverkehrshaltepunkten an Hauptstrecken zur Gewährleistung genügender Kapazitäten;

5.1.26

Das umfangreiche Programm entsprechend des Maßnahmenplanes zum Strukturstärkungsgesetz in der Lausitz ist zügig umsetzen;

5.1.27

Reaktivierung der Strecke Schwarze Pumpe – Senftenberg (Sedlitz Ost) zur Anbindung des Industriestandortes Schwarze Pumpe an den Güterbahnhof Senftenberg (elektrifiziert, 25 t Achslast)

5.1.28

Herstellung einer Schienenverbindung unter anderem für den SPNV zwischen Cottbus und Hoyerswerda mit direkter Einbindung des Industriegebietes Schwarze Pumpe unter Nutzung von Gleisanlagen der DB Netz AG und der LEAG;

5.1.29

Ausbau der Strecke Cottbus – Forst (Lausitz) zweigleisig, elektrifiziert, für mind. 160 km/h und 25 t Achslast;

5.1.30

Betrachtung aller anderen bis 1956 im Land Brandenburg existenten Eisenbahnstrecken für eine Reaktivierung im Sinne der notwendigen Verkehrswende und Nichtzulassung der Verwendung von ehemaliger Eisenbahninfrastruktur zum Straßenbau;

5.1.31

Erschließung der Lausitzer Seenlandschaft mittels Schienenverkehrs (auch auf der Grundlage der der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung [BOStrab] möglich) – Erstellung eines Konzeptes dafür und Beginn der Planungen und Baumaßnahmen.

Weitere Reaktivierungs-, Um- und Ausbaumaßnahmen ergeben sich aus den ersten Absätzen in diesem Punkt. Natürlich sind Strecken, deren Sanierung noch aussteht, grundsätzlich ohne Einschränkungen oder Teilstilllegungen auszubauen (mind. 100 km/h und Sanierung aller Stationen).

Das unter Punkt 5.1.27. genannte Paket ist keine obere, sondern eine untere Grenze. Dieser Maßnahmenplan schließt weder den SPNV noch den SGV ein. Deshalb sind dafür gesondert Maßnahmen zu planen und auszuführen.



Sachsen-Anhalt

5.1.32

Gesamtnetzbezogen, um möglichst konkurrenzfähige Fahrzeuge zum motorisierten Individualverkehr herzustellen ist es notwendig, eine Regelmindestgeschwindigkeit auf den Strecken des Regionalnetzes zu erreichen, die mindestens bei 100 km/h liegt. Dies ist eine Minimalforderung;

5.1.33

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

5.1.34

Aktuell war im Sommer 2013 die 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 dringend notwendig, um eine adäquate Umleitungsstrecke für den HGV zu bekommen.

Thüringen

5.1.35

Vollständiger zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung ohne nach heutiger Planung eingleisig verbleibende Restabschnitte;

5.1.36

Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte, vor allem zwischen Gotha und Leinefelde, zwischen Gera und Leipzig und perspektivisch auch zwischen Neudietendorf und Schweinfurt einschließlich der Verbindungen zwischen Arnstadt und Saalfeld sowie Plaua und Ilmenau.

5.1.37

Ertüchtigung aller im SPNV betriebenen regelspurigen Schienenverbindungen auf eine Mindeststreckengeschwindigkeit von, wo immer dies die topografischen Bedingungen zulassen, 120 km/h;

5.1.38

Realisierung kreuzungsfreier Ein- und Ausfahrten der Neubaustrecken in Erfurt sowohl Richtung Nürnberg als auch Richtung Halle/Leipzig durch die Errichtung von Überwerfungsbauwerken, zumindest dann, wenn das Deutschlandtakt-Konzept mit den dort genannten Fahrzeitvorgaben zur Umsetzung gebracht werden soll;

5.1.39

Umsetzung eines Projektes zur Wiederbelebung öffentlicher Mobilität im Thüringer Wald, bestehend aus Ertüchtigung, Sanierung, Wiederaufbau bzw. Neuerrichtung von Schienenverbindungen, und zwar

- a) Reaktivierung der Strecke Gotha – Gräfenroda;
- b) Reaktivierung der Strecke Ilmenau – Rennsteig – Themar;
- c) Wiederaufbau der Strecke Probstzella – Ernstthal a.R. (– Sonneberg);
- d) Wiederaufbau der Strecke (Saalfeld –) Blankenstein – Marxgrün (– Hof);
- e) Wiederaufbau der Strecke Eisfeld – Coburg;
- f) Neubau einer Schienenstrecke Kranichfeld – Stadtilm (schon vor über 100 Jahren konkret geplant).



Sachsen

Die Infrastruktur kann einen hohen Beitrag zur Betriebsstabilität und zur Attraktivitätssteigerung des Verkehrsangebotes leisten.

Die Strecke Dresden – Görlitz ist Bestandteil der überregionalen Achse Dresden – Breslau mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Auf polnischer Seite erfolgen gegenwärtig umfangreiche Bauarbeiten zur Geschwindigkeitsanhebung, hingegen auf deutscher Seite nicht, somit ist die Gesamtreisezeit Dresden – Görlitz – Breslau unattraktiv. Die Infrastruktur ist für eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 160 km/h auszubauen.

Um „Mobilität in der erweiterten EU“ sichern zu können – für Menschen und für Güter – bedarf es zwangsläufig der Bereitstellung einer angemessen leistungsfähigen Infrastruktur. Aus den unschätzbaren Vorteilen, die sich aus der Nähe zu wichtigen Zukunftsmärkten (siehe auch 1.) ergeben, sind solche Verkehrswege anzulegen, auf denen unsere östlichen und südlichen Nachbarn gleichberechtigt in »unser gemeinsames Haus Europa« eintreten können. Auch der sächsische Schienenverkehr muss hinreichend in die europäischen Korridore integriert werden. Die PanEuropäischen Verkehrskorridore III (Berlin/Dresden – Wrocław – Katowice – Lviv/Kiev) und IV (Dresden/Nürnberg – Prag – Wien – Budapest – Istanbul) sind nur dann effizient und wettbewerbsfähig, wenn sie leistungsfähige Schienenanbindungen an die Seehäfen erhalten. Dazu gehören die Niederschlesische Magistrale mit der Anbindung an die Seehäfen Antwerpen, Rotterdam, Bremen und Hamburg, sowie die Strecke Dresden – Berlin – Rostock (Einbindung TEN – T22) mit Anbindung an die Seehäfen in Rostock und Saßnitz, über Mukran und über die Ostsee nach Skandinavien in die Øresundregion! Und in den TEN-T-Korridoren der EU wird von dieser generell nur ein Ausbau für eine Achslast von 22,5 t gefordert. Will die EU den SGV damit einschränken? Die Bundespolitik ist hier dazu aufgefordert, eine grundlegende Ausbauqualität von 25 t Achslast für diese europäumspannenden und weiterreichenden Projekte einzufordern.

Wir erwarten von unseren Landes- und Bundespolitiker*innen, sich für eine Schieneninfrastrukturfinanzierung einzusetzen, die den notwendigen Bestandserhalt und Ausbau sowie Investitionen in das Netz absichert. Dabei empfehlen wir ein Vorgehen wie in der Schweiz: Die Netzwirkung hat absolute Priorität, das heißt, beispielsweise beim Schienenpersonenverkehr: Zuerst werden die Verknüpfungspunkte definiert (ÖPNV-SPNV-SPFV), dann werden fahrbare, anschlussichernde und auf kürzeste Gesamtreisezeit ausgerichtete Fahrpläne erarbeitet und auf dieser Grundlage wird dann festgelegt, wie die Eisenbahninfrastruktur auszusehen hat. Das kann dann durchaus ergeben, dass bereits ausgebaute Strecken mit zu hoher Geschwindigkeit befahren werden können, während auf anderen Abschnitten die Geschwindigkeit zu erhöhen ist. Was am Ende dabei jedoch zählt, ist die gesamte mögliche Reisezeit. Und hier ist im gesamten Deutschland noch erheblicher Nachholbedarf festzustellen.

Mehr Verkehr auf der Schiene bedingt auch ein Mehr an Abstell- und Behandlungskapazitäten

In vielen Vorschlägen zur Steigerung der Verkehre auf der Schiene gegenüber dem Individualverkehr wird nicht ausdrücklich darauf hingewiesen, dass mehr Linien und dichtere Takte auch mehr Fahrzeuge benötigen, die am Ende des Tages abgestellt und behandelt werden müssen. Die aktuell vorhandenen Abstell- und Behandlungsanlagen sind vielerorts bereits voll ausgelastet. Mit einem Ausbau der Verkehre muss also auch der Ausbau dieser Anlagen Schritt halten. Dort, wo aufgrund der Topografie oder anderer Gründe keine Erweiterung möglich ist, sind neue Anlagen zu planen. Diese Planungen nehmen zum Teil sehr viel Zeit in Anspruch, so dass bereits sehr weit vor den geplanten Betriebsaufnahmen damit begonnen werden muss. Hier sind für ausgeschriebene Verkehre die Länder und ihre Bestellerorganisationen gefragt.

6 Beschäftigungseffekte

Verbesserungen bei der Eisenbahninfrastruktur und bei den entsprechenden Anbindungen von Städten und Gemeinden an den Schienenpersonenverkehr (Fern- und Nah-) bringen natürlich Standortvorteile für die betroffenen Kommunen. Daraus resultieren eindeutige Bevorzugungen bei der Ansiedlung von Industrie, Handel, Handwerk, Gewerbe und Verwaltungen. Somit sind von Investitionen und verlässlichen Planungen für den Eisenbahnverkehr nicht nur die Arbeitsplätze bei den Bahnen direkt betroffen, sondern auch viele indirekt nachgelagerte Arbeitsplätze.

Die Bahn war und ist Wegbereiter von moderner nachhaltiger Mobilität und im Vergleich aller Verkehrsträger, so auch im Güterverkehr, einer der umweltfreundlichsten. Sie ist ein unverzichtbarer Beschäftigungsfaktor als Kernbereich einer innovativen Mobilitätswirtschaft. Damit sind nicht nur die „sichtbaren“ Kolleg*innen gemeint, die in oder auf den Zügen Dienst leisten. Eine Vielzahl von nach- und vorgeordneten Arbeitsplätzen ist für den Bahnverkehr unverzichtbar. Vom Fahrzeugbau über die Fahrzeuginstandhaltung, von der Infrastruktur bis zu bahnnahe Dienstleistungen – die Mitarbeitenden der Bahnen, die der Reisende sieht, stehen in einem geschätzten Verhältnis zu den nicht direkt „sichtbaren“ bahnnahe, unverzichtbaren Arbeitsplätzen, von ca. 1 zu 6. Diese Tatsache ist vielen Politikern und auch den meisten Mitbürger*innen unbekannt. Auch wenn in den Statistiken der größten Arbeitgeber der Länder die Bahnen oft nicht auftauchen, gehören der DB-Konzern und alle anderen Bahnen zu den größten Arbeitgebern in unseren Bundesländern!

Der sogenannte Wettbewerb kostet trotz der tariflichen Absicherung mittels des Branchentarifvertrages (BranchenTV) qualifizierte Arbeitsplätze. In immer mehr Ausschreibungen werden Qualifizierungsanforderungen einfach abgesenkt. So werden aus Kundenbetreuer*innen Servicekräfte und ähnliches. Deshalb gefährdet jeder Betreiberwechsel Arbeitsplätze vor Ort! In Ausschreibungen muss zukünftig berücksichtigt werden, welche bahnnahe Arbeitsplätze mit betroffen sind. Auch in diesen Fällen müssen im fortzuschreibenden Regionalisierungsgesetz mit klaren Formulierungen Bestimmungen geschaffen werden, mit denen bahnnahe Arbeitsplätze eindeutig gesichert werden und Qualifizierungsanforderungen und damit Einkommen gemäß BranchenTV nicht durch Formulierungen in Verkehrsverträgen einfach abgesenkt werden können.

Die Beschäftigungssituation bei den Bahnen leidet erheblich unter den derzeitigen Rahmenbedingungen. Weder werden durch europäisches Recht eindeutige soziale Ausschreibungsbedingungen vorgegeben, noch gibt es eindeutige Vorschriften zur Anwendung entsprechender europäischer Richtlinien und Verordnungen. Bezüglich dieses Aspektes bleibt es bei den so genannten „Kann-Bestimmungen“. Anderes ist auch bei den jetzt vorliegenden zukünftigen Bestimmungen nicht vorgesehen. Die ungenügende Planungssicherheit der Bahnen hinsichtlich Um-, Aus- und Erweiterungsbauten sowie des Erhalts der Bahninfrastruktur überhaupt sorgt ebenfalls für unsichere Arbeitsplätze.



Auch aus diesem Grund wird eine Ausdehnung von Wettbewerbsverfahren zum Beispiel auf den Bereich der Infrastruktur von den EVG-Landesverbänden im Osten Deutschlands nicht befürwortet. Die Infrastruktur gehört in unserem Land zur Daseinsvorsorge und darf nicht irgendwelchen Ausschreibungsbedingungen unterworfen werden, zumal der Sicherheitsaspekt dabei ebenfalls eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt. Wir erwarten von den Bahnen zukünftig ein zügiges Reagieren auf Veränderungen des Güterverkehrsmarktes. Ein Rückgang bei den zu befördernden Mengen bestimmter Transportgüter und dagegen notwendige Ausgleichsmaßnahmen beziehungsweise Veränderungen hinsichtlich der Anforderungen an die Transportleistungen sind unverzüglich in die Transportkette zu überführen. Nur so ist es möglich, die Verkehrsleistung und damit das Angebot von Arbeitsplätzen konstant zu halten. Langfristig ist es notwendig, das Rangieren von Waggons beim Wagenladungsverkehr durch ein Umsteigen der Güter mittels einer neuen Behältertechnologie abzulösen. Dadurch entfallende Arbeitsplätze werden durch das mittels der neuen Technologie erfolgende schnelle Ansteigen der Verkehrsleistung aufgefangen. Zur langfristigen Bestandssicherung des Schienengüterverkehrs ist die Einführung einer solchen neuen Technologie unbedingt erforderlich.

Um einem kommenden Mangel von gut ausgebildeten Eisenbahner*innen entgegenzuwirken, ist es erforderlich, Personalplanungen entsprechend dem Bedarf und nicht am Budget orientiert auszurichten. Die Ausbildung von jungen Menschen hat mit gleichzeitigen Übernahmegarantien im Vordergrund dieser Planung zu stehen. Attraktive Eisenbahnarbeitsplätze werden auch von Vorbildern gelebt. Deshalb ist es unabdingbar notwendig, Eisenbahner*innen verstärkt die Möglichkeit zur Weiterbildung und Qualifizierung für leitende Positionen zu geben. Sie bringen schließlich die Erfahrung aus dem Eisenbahndienst mit und sind somit in der Lage, entsprechende Führungspositionen voll und ganz auszufüllen. Das trägt zu einer weiteren Stärkung der Attraktivität des Eisenbahnerberufes bei, die wir unbedingt benötigen. Die Einstellung von so genannten „Quereinsteigern“ zum Beispiel in Führungspositionen bei der DB AG ist gegen Null zu fahren. Insgesamt ist es notwendig, den Eisenbahnverkehr im Bereich der Daseinsvorsorge des Staates zu belassen. Privates Gewinnstreben in diesem Sektor kostet zusätzliches Geld und ist nicht dazu geeignet, das Vertrauen der Bürger*innen in die Bahn weiter zu stärken. Dabei ist die Arbeitsplatzsicherheit für die abhängig Beschäftigten in der Branche mit zu berücksichtigen. Dem Versuch der verstärkten Einflussnahme der Institutionen der EU auf regionale Bedingungen des Eisenbahnverkehrs ist unbedingt entgegenzuwirken. Das Subsidiaritätsprinzip bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen ist zu beachten und die dem entgegenstehenden Initiativen der EU sind einzustellen.

7. Schlusswort

Wir beschreiben aus unserer Sicht die verkehrspolitische Situation beim Verkehrsträger Eisenbahn in der Mitte Europas und bieten Lösungsvorschläge an. Diese Positionen sind nicht statisch, sondern haben sich weiterentwickelt und werden sich weiterentwickeln. Dieses Papier ist als Diskussionsgrundlage gedacht – deshalb würden sich die Autoren über Rückmeldungen und Ergänzungen freuen.

Redaktionsschluss: 26. 03. 2021

Abkürzungsverzeichnis

BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
BranchenTV	Branchentarifvertrag
DAK	Digitale Automatische Kupplung
DB	Deutsche Bahn
DR	Deutsche Reichsbahn
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem)
ETCS	European Train Control System (Europäisches Zugbeeinflussungssystem)
EU	Europäischen Union
EV	Einzelwagenverkehr
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GG	Grundgesetz
G-Wagen	Güterwagen
GVZ	Güterverkehrszentrum
IRE	Interregioexpress
KV	Kombinierter Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel
NBL	Neue Bundesländer
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
RE	Regionalexpress
RB	Regionalbahn
RegG	Regionalisierungsgesetz
SE	Stadtexpress
SGV	Schienengüterverkehr
SMWA	Sächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TEN-T	Transeuropäischen Kernnetz-Verkehrskorridoren
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Standorte der EVG-Geschäftsstellen



Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
Reinhardtstraße 23 · 10117 Berlin