

Positionspapier der GRÜNEN-Landtagsfraktion Sachsen

Perspektive der Bahnstrecke Meißen – Nossen – Döbeln – Leipzig

Eva Jähnigen, MdL
verkehrspolitische Sprecherin

Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Telefon: 0351 / 493 48 11
Telefax: 0351 / 493 48 09

gruene-presse@slt.sachsen.de

Dresden, den 11. Juni 2013

I Hintergründe

Die Überlegungen zur Abbestellung des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) auf der Strecke Meißen – Nossen – Döbeln – Leipzig sind nicht neu. Die erste öffentliche Debatte über die Abbestellung der Bahnangebote auf dieser Strecke für den Personenverkehr begann mit den Kürzungen der vom Land weitergereichten Bundesförderung für den ÖPNV nach dem Antritt der CDU/FDP-Regierung 2009. Zu wenig wurde in den vergangenen Jahren dafür getan, die Potenziale der Strecke durch gute Vertaktung, überregionale Werbung und Marketingmaßnahmen auszubauen. Besonders negativ wirkt sich derzeit das durch die Kreisreform 2008 verstärkte Tarifwirrwarr aus. Durch die Verlagerung des Altkreises Döbeln nach Mittelsachsen hinein ins Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelsachsen GmbH (VMS) gelten auf der Strecke nunmehr drei lokale Tarife neben dem Tarif der DB AG. Eine weitere Belastung ist der verspätete Ausbau der S-Bahnstrecke Dresden – Meißen (einschließlich des neuen Bahnhofs Meißen-Altstadt) durch eine interne Fehlplanung der DB AG.

Drittens folgen aus dem Bevölkerungsrückgang in der Region sinkende Fahrgastzahlen.

Ein verbundübergreifendes Konzept für die Erschließung der Region durch Bus und Bahn über Schülerverkehre hinaus fehlt in den drei Zweckverbänden ebenso wie Überlegungen zur (Wieder)anbindung der Bahnlinie nach Dresden. Die früher bestehende Regionalexpresslinie hatte deutlich mehr Fahrgäste als die Regionalbahn. Beide zusammen kamen auf etwa 1.000 Fahrgäste pro Tag.

Das Drängen der sächsischen Staatsregierung, die Bahnangebote in dünner besiedelten Gebieten abzuschaffen und die ÖPNV-Zuschüsse weiter zu kürzen, verstärken diesen Trend (Landesverkehrsplan, 2012, http://www.smwa.sachsen.de/download/LVP_2025_Web.pdf sowie <http://www.mobiles-sachsen.de/bus-bahn.html>). Dem Landesverkehrsplan der sächsischen Regierung liegt eine Prognose zugrunde, die von geringen ÖPNV-Potenzialen in Sachsen ausgeht. In einer öffentlichen Sachverständigenanhörung des Landtages wurde diese Prognose allerdings von allen Fachleuten als unverständlich unhaltbar kritisiert.

Trotzdem hat die Staatsregierung auf Basis dieser Überlegungen und unter Beratung des Gutachters ETC Transport Consultants (ETC) aus Berlin für die Jahre 2015 bis 2019 Kürzungen in der Finanzierungsverordnung für den Öffentlichen Verkehr (ÖPNV-FinVO) festgeschrieben. Auch die für 2011 bis 2014 geltende ÖPNV-Finanzierungsverordnung ist von Streichungen betroffen. Nach dem Machtwechsel von Schwarz-Rot zu Schwarz-Gelb 2009 wurden bei den Regionalisierungsgeldern 132 Millionen Euro für den ÖPNV gekürzt. Das vergrößert den Druck auf Bahnverbindungen im ländlichen Raum. Die sächsische Regierung setzt einseitig auf den Autoverkehr und das, obwohl Fahrgastzahlen landesweit auch außerhalb der Ballungsräume aufgrund längerer Pendelwege anwachsen könnten.

Der Bahnverkehr auf der Strecke Meißen – Nossen – Döbeln – Leipzig wurde jetzt von den drei Verkehrszweckverbänden für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) und Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) in drei Varianten ausgeschrieben: Der Bahnverkehr auf der Strecke geht von Leipzig kommend künftig entweder bis Grimma, Döbeln oder doch noch bis Meißen. Eine Entscheidung über den Betrieb Döbeln – Meißen wird im Herbst 2013 fallen.

Begrüßenswert war die öffentliche Zusage des Landrates von Meißen und Vorstandsvorsitzenden des VVO, Arndt Steinbach (CDU), im März 2013, dass im VVO ein ergebnisoffenes Gutachten zu Stilllegung oder Angebotsverbesserungen auf der Linie erarbeitet werden würde und er sich für einen Rettungsversuch einsetzen werde. Dieses Versprechen sollte durch intensive Diskussionen in den zuständigen Kreistagen, Stadt- und Gemeinderäten unterstützt werden.

Die GRÜNE-Landtagsfraktion schlägt vor, dass in den Orten entlang der Strecke ein örtliches Netzwerk für die Stärkung der Region und den Erhalt des Bahnverkehrs auf der Strecke gegründet wird. Folgende Empfehlungen sollten für den zugesagten Rettungsversuch geprüft und bei einem positiven Ergebnis umgesetzt werden.

II Kurz bis mittelfristig umsetzbare Vorschläge (bis 4 Jahre)

1. Erarbeitung einer unabhängigen Studie zur Situation an der Strecke und möglichen Verbesserungen als Entscheidungsgrundlage.

Unter einem unabhängigen Gutachten verstehen wir eine Studie, in der die Abbaukonzepte der sächsischen Regierung und ihre falschen Verkehrsprognosen infrage gestellt und nicht kritiklos umgesetzt werden.

Geschätzter Umsetzungszeitraum: 6 Monate.

2. Vereinbarung eines attraktiven Übergangstarifs zwischen VVO – VMS – ZVNL auf der Strecke Meißen – Nossen – Döbeln als Pilotprojekt für einen sachsenweiten Tarif und eine Verbesserung auch auf anderen Strecken (z. B. Dresden – Freiberg).

Geschätzter Umsetzungszeitraum: 1 – 2 Jahre.

3. Erarbeitung eines abgestimmtes Konzept für Bus und Bahn, um beide Verkehrsmittel in eine Win-Win-Situation zu bringen und Konkurrenz zu vermeiden.

Geschätzter Umsetzungszeitraum: 2 Jahre .

4. Aktive Aquse der Potenziale durch den Ausbau der S-Bahnstrecke Dresden – Meißen – Triebischtal mit dem neuen S-Bahnhof Meißen-Altstadt (Einkaufen, Dienstleistungen, Tourismus) sowie Barrierefreiheit der Bahnstrecke; touristische Vermarktung des Meißner Elblandes für ruhigen Tourismus außerhalb der überlaufenen Orte im Elbtal; weitere Aktivitäten auf der Zellwaldbahn und der Strecke Riesa – Nossen.

Geschätzter Umsetzungszeitraum: abhängig von der Verkehrswirksamkeit des verspäteten Umbaus – hoffentlich ab Fahrplanwechsel 2016.

5. Wiederanbindung der Strecke von Meißen nach Dresden Hbf über Cossebaude, als Verstärkung, aber auch für zusätzliche schnelle linkselbische Verbindung mit neuem Umsteigepunkt in Coswig.

Umsetzungszeitraum: ab sofort wegen Kürzung der Angebote auf der linkselbischen Seite beim kommenden Fahrplanwechsel, Ausnutzung der Wartezeiten, durch zusätzliche Umläufe möglich um Kosten minimieren; Neigetechnikeinsatz für eine schnelle Verbindung prüfen.

Geschätzter Umsetzungszeitraum für Untersuchung und Einführung: 3 – 4 Jahre.

6. (Wieder)beschleunigung Fahrtzeiten auf der Bahnlinie. Erarbeitung eines Konzepts für ein schnelleres Fahrangebot nach Meißen und Dresden ggf. durch die Verbindung von Linien analog zum früheren Regionalexpress und Prüfung möglicher Beschleunigung von Langsamstrecken.

Geschätzter Umsetzungszeitraum: 3 – 4 Jahre; eventuell mittelfristige Umsetzung von Baumaßnahmen notwendig.

7. Taktbuskonzept Muldental/ Leipziger Raum. Gewinn zusätzlicher Fahrgäste durch Taktbuskonzepte vom Muldental nach Döbeln und über die Kreisgrenzen hinaus.

8. Prüfung und Errichtung neuer Haltepunkte. In einfacher Weise und mit geringem Budget (Einrichtung Kloster Altzella kostete 40.000 Euro; wegen Gesamtfahrzeit Bedarfshaltstellen (z.B. Gymnasium Nossen).

Geschätzter Umsetzungszeitraum: 3 – 4 Jahre für erste Maßnahmen; in Abhängigkeit von Bau- und Genehmigungsverfahren länger

III Mittel- und langfristig (länger als 4 Jahre)

8. Einführung eines Integralen Taktverkehrs in Sachsen, Regelzeit Stundentakt – siehe Masterplan Sachsentakt 21 (www.mobiles-sachsen.de).

9. Übernahme der Gleisinfrastruktur und des Bahnbetriebs in privaten Betrieb (analog zur Freiburger Eisenbahngesellschaft u. a.) als Option für preiswerte Ausbaumaßnahmen.

10. Ausbau der Strecke, Wiedernutzung und Sanierung der Bahnhöfe für vielfältige, attraktive Nutzungen; städtebauliche Aufwertung.