

Positionspapier des Landesverbandes Elbe-Saale

Zukunft für die Bahn in Mittelsachsen

Wie man anstelle von Streichungen einen
attraktiven Schienenverkehr umsetzen kann



Foto: VCD

Ländlichen Raum stärken!
Verkehrsangebote verbessern!
Tarife vereinfachen!
Fahrgastpotentiale heben!

Zukunft für die Bahn in Mittelsachsen

Wie man anstelle von Streichungen einen attraktiven Schienenverkehr umsetzen kann.

Das vorliegende Positionspapier zur Zukunft der Bahn in Mittelsachsen ist in ehrenamtlicher Arbeit von Verkehrsexperten sowie engagierten VCD-Mitgliedern aus ganz Mitteldeutschland entstanden. Sowohl Vielfahrer als auch Gelegenheitsnutzer haben daran mitgewirkt. Alle Beteiligten zeigen mit ihrem Engagement ein großes Interesse, dass mit dem Fortbestand der Hauptstrecke Leipzig – Döbeln – Dresden auf dem Abschnitt Döbeln – Meißen Sorge dafür getragen wird, dass wichtige Mittelstädte in Sachsen weiterhin adäquat an das Schienennetz angeschlossen bleiben.



Wertvolle Unterstützung erhielt der VCD durch Experten innerhalb und außerhalb des Verkehrsclubs Deutschland. Durch deren fundierten Input kann der VCD ein fachlich sauber durchgerechnetes Positionspapier vorlegen, welches eine solide Basis für den konstruktiven Dialog mit den Zweckverbänden, Kommunen, Politikern und Eisenbahnunternehmen liefert.

Allen, die am Zustandekommen dieses Positionspapiers beteiligt waren, sei es durch fachliche Ratschläge, konstruktive Kritik, Recherche, Erstellung von Foto- und Kartenmaterial, redaktionelle Mitarbeit oder die Vorbereitung und Durchführung der Öffentlichkeitsarbeit, gebührt deshalb mein ausgesprochen Dank!



Jan Krehl, Vorsitzender
VCD- Landesverband Elbe-Saale

Leipzig, im November 2013

Zukunft für die Bahn in Mittelsachsen	2
1 Darum geht's uns: Mehr statt weniger SPNV!.....	4
2 Das sind wir: Den Interessen der Fahrgäste in Sachsen verpflichtet!	4
3 Was ist unsere Veranlassung? - Weil nicht sein kann was nicht sein darf?.....	4
4 Situation in Sachsen – Wann ist das Ende der Stilllegungen erreicht?.....	5
5 Was wollen wir erreichen? - Ein konkurrenzfähiges Angebot statt Feigenblätter	5
6 Gründe für den Erhalt – Mittelsachsen hat Potential!	5
6.1 Raumordnung - Gleichwertige Lebensverhältnisse schaffen!	5
6.2 Ansiedlung von Landesbehörden – Pendlern Alternativen bieten!.....	6
6.3 Bummelzug RB110 oder Regionalexpress RE 4? - Reisegeschwindigkeit erhöhen!	6
6.4 Fahrgastpotentiale nutzen - Trend zum umweltfreundlichen Verkehr stärken!.....	7
6.5 Verkehre von Leipzig nach Dresden durchbinden!.....	10
6.6 Mit der guten Leistung werben! – Einheimische auf die Vorteile der Bahnnutzung ansprechen!.....	10
7 Was in der derzeitigen Debatte unerwähnt bleibt.....	11
7.1 Widersprüche im ETC-Gutachten	11
7.2 KBS 506 ist eine Geschichte der Angebotsverschlechterung	11
7.3 Die Gleichstellung von Behinderten, alten Menschen, etc. wird massiv behindert!.....	11
7.4 Kostentransparenz wird nicht hergestellt	11
8 Was sind unsere Forderungen?.....	13
8.1 Mehr Transparenz bitte!	13
8.2 Ein besseres Verkehrsangebot schaffen! – Bus & Bahn gemeinsam optimieren!.....	13
8.3 Die vorhandene Infrastruktur in Schuss bringen und halten!	13
8.4 Fahrgäste, Einheimische und Ausflügler besser ansprechen!	14
8.5 Mehr verbundübergreifende Zusammenarbeit!	14
8.6 Mehr Verantwortung durch den Freistaat!	15
9 Kontakt zum VCD.....	16
9.1 Der VCD, Landesverband Elbe-Saale	16
9.2 Ansprechpartner.....	16

1 Darum geht's uns: Mehr statt weniger SPNV!

Die Initiative zum Erhalt der von Leipzig über Döbeln und Meißen nach Dresden durchgehenden Eisenbahnverbindung will einen konstruktiven Beitrag leisten, um die wahren Fahrgastpotenziale aufzuzeigen, die auch in dieser Strecke mit einem attraktiven Personenverkehr liegen.

Der Erhalt des Personenverkehrs auf der Schiene zwischen Döbeln und Meißen ist möglich und notwendig. Ein Stundentakt an Werktagen sowie die Durchbindung bis Dresden sind die entscheidenden Erfolgsfaktoren.

Für uns bemisst sich der Wert der Schienenverbindung nicht allein nach den heutigen Fahrgastzahlen. Wichtig ist, ehrlich die wahren Potenziale der Schienenverbindung aufzuzeigen.

2 Das sind wir: Den Interessen der Fahrgäste in Sachsen verpflichtet!

Der Verkehrsclub Deutschland - Landesverband Elbe-Saale e.V. (VCD) ist die größte Interessenvertretung von ÖPNV-Nutzern in Sachsen. Der VCD setzt sich für umweltfreundliche und soziale Mobilität ein. Der Schienenpersonennahverkehr ist für uns integraler Bestandteil eines zukunftsfähigen Verkehrssystems. Deshalb müssen wir ihn fördern und ausbauen statt kleinzureden und stillzulegen.

3 Was ist unsere Veranlassung? - Weil nicht sein kann was nicht sein darf?

Die Zukunft des Personenverkehrs auf der Schiene zwischen Döbeln und Meißen steht zur Disposition.

Am 28. November 2013 soll die VVO-Verbandsversammlung des Z-VOE (Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe) über die Wiederausschreibung der Strecke entscheiden. Kurz darauf entscheidet die Verbandsversammlung des Z-VMS des Verkehrsverbundes Mittelsachsen.

Auf einer öffentlichen Veranstaltung in Nossen am 3. Juli 2013 wurde ein von VVO und VMS in Auftrag gegebenes Gutachten präsentiert, welches als zukünftige Lösung in letzter Konsequenz die Abbestellung des Schienenverkehrs zwischen Dö-

beln-Zentrum und Meißen vorschlägt. Ersatzweise sollen Busse verkehren.

Jedoch können große Teile der bisherigen Argumentation nicht nachvollzogen werden. So konnte bereits das Argument entkräftet werden, dass an der Strecke keine attraktiven Ausflugsziele lägen.



Abbildung 1: Broschüre *Ausflugstipps mit Bahn & Rad* von Leipzig durch das Muldetal bis Meißen, Hrsg. Bündnis 90/Die Grünen, Kreisverband Meißen, 2013

Was wir vielmehr erleben, ist eine mehr oder weniger bewusste Desinformation der Bevölkerung, die auf einen schleichenden Verfall der Nachfragebasis abzielt. Befürchtet wird, dass damit die Einstellung begründet werden soll.

Wir haben festgestellt: Die Strecke hat beträchtliches Potenzial, das genutzt werden muss. Natürlich lassen sich Nachfragezahlen nicht von heute auf morgen auf die für einen wirtschaftlichen Betrieb bzw. auf eine für die langfristige Weiterbestellung notwendigen Fahrgastzahlen hochtreiben. Dazu braucht es einen festen Willen, ein gemeinsames Konzept, welches von vielen getragen wird und einen Strang, an dem alle gemeinsam in der Umsetzung ziehen – am selben Ende.

4 Situation in Sachsen – Wann ist das Ende der Stilllegungen erreicht?

Die Diskussion um die Bahnstrecke zwischen Döbeln und Meißen ist symptomatisch für die Situation in Sachsen.

Wer oder was gibt uns die Gewissheit, dass die drohende Abbestellung von Meißen – Nossen – Döbeln die letzte Strecke ist? Was ist mit all den Stichstrecken ins Erzgebirge oder den Querverbindungen in der Lausitz oder den grenzüberschreitenden Bahnverbindungen in der Sächsisch-Böhmischen-Schweiz? Wie nachhaltig sind diese finanziert? Welche Bestellgarantie über die Zweckmittelbindung von Fördermitteln hinaus wird jetzt schon abgegeben?

Heißt Bevölkerungsrückgang in der Region automatisch die Abbestellung von SPNV-Linien bis hin zur Stilllegung von Infrastruktur? Welche Perspektiven hinsichtlich Mobilität werden den Menschen in der Region gegeben? Ist das „Mama-Taxi“ oder die Mitnahme durch die Nachbarin zum Einkauf in die Stadt die volkswirtschaftlich beste Alternative?

Kurzfristig mag das sicherlich stimmen. Schienenverkehr ist eine kostspielige Angelegenheit. Was ist jedoch der Langfristtrend? „Mama-Taxis“ schränken Kinder und Jugendliche in ihrer Bewegungsfreiheit ein und machen die älter werdende Bevölkerung immer weiter vom eigenen Pkw oder Mitnahme abhängig.

Was bietet der Bus im Vergleich zur Eisenbahn? Bekomme ich die sog. „wahlfreien Nutzer“, die also einen Pkw vor der Tür haben in einen gefühlt und objektiv noch langsameren Bus? Busersatzkonzepte bedeuten bisher immer den Niedergang des ÖPNV-Angebotes.

Neben vielen weiteren Problemen sorgt der schlechende Verfall der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur ebenfalls dafür, dass sich die ländlichen Regionen zunehmend entleeren.

5 Was wollen wir erreichen? - Ein konkurrenzfähiges Angebot statt Feigenblätter

Fakt ist: Ohne regelmäßigen Personenverkehr sind Investitionen in die Infrastruktur nicht wirtschaftlich. Der Streckenzustand würde sich weiter deutlich verschlechtern. Dies führt mittelfristig zur kompletten Stilllegung der Bahnstrecke Meißen-Triebischtal – Nossen – Döbeln-Zentrum.

Die derzeitige Situation des SPNV-Angebots im Abschnitt Meißen – Nossen – Döbeln macht die Nutzung allerdings unzumutbar – daher können **aktuelle Fahrgastzahlen kein Gradmesser** für eine Bewertung der Linie an sich sein.

Es ist mit vertretbarem Aufwand möglich, eine Attraktivität der Verbindung herzustellen, durch welche das Fahrgastpotential stark ausgeschöpft werden kann.

Durch ein besser verzahntes Betriebskonzept lassen sich die Nutzerzahlen und deren Ertragsbeitrag ebenfalls deutlich steigern.

6 Gründe für den Erhalt – Mittelsachsen hat Potential!

6.1 Raumordnung - Gleichwertige Lebensverhältnisse schaffen!

Verkehrsplanung ist untrennbar mit der Raumordnung verbunden. So lange in Deutschland am zentralörtlichen System festgehalten wird, muss sich die Verkehrsplanung auch Gedanken zur Erreichbarkeit der Zentren machen. Das im Grundgesetz verankerte Ziel der Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in ganz Deutschland erfordert hier ein staatliches Handeln. Während bei der Straßenplanung derartige Ziele als selbstverständlich erachtet werden (z.B. definierte Höchstreisezeiten zur nächsten Autobahnanschlussstelle), unterliegen Eisenbahnstrecken i.d.R. rein betriebswirtschaftlichen Betrachtungen. Dies hat zur Folge, dass Kreisstädte und Mittelzentren ihren SPNV-Anschluss verlieren oder Einzugsgebiete von Oberzentren über den SPNV nicht mehr angebunden werden.

Was für den Straßenverkehr gilt, muss auch für den Schienenverkehr gelten: Die Erschließung einer Region ist Aufgabe der Daseinsvorsorge und daher nicht allein aus wirtschaftlicher Perspektive zu bewerten.

An der Bahnstrecke Leipzig – Döbeln – Meißen liegen die Mittelzentren Grimma, Döbeln und Meißen. Indirekt ist diese Strecke auch eine Verbindung der Oberzentren Leipzig und Dresden, zumindest dient sie der umsteigefreien Anbindung der genannten Mittelzentren an das Oberzentrum Leipzig

Der LEP 2012 des Freistaates Sachsen weist eine „überregionale Entwicklungs- und Verbindungsachse Leipzig – Grimma – Döbeln – Nossen – Dresden“ aus. Auch wenn der LEP hier den Streckenabschnitt der betrachteten Bahnverbindung ausklammert, passt zumindest die Abbestellung von Nossen – Döbeln nicht in das raumordnerische Konzept des Freistaates.

Die Abbestellung des Teilstücks hätte negative Folgen für die Raumordnung: Die Erreichbarkeit der genannten Städte und deren Vernetzung untereinander würden deutlich schlechter. Die Abhängigkeit vom Pkw würde für weitere Mittelzentren Sachsens zementiert. Ein fehlendes SPNV-Angebot bedeutet eine Schwächung als Wirtschaftsstandort. Eine gute Nahverkehrsanbindung ist ein unterschätzter Standortfaktor. Eine Bahnanbindung mit gleichem Fahrplanangebot wird einer Buslinie jedoch deutlich bevorzugt.

Im Zuge der Kreisgebietsreform von 2008 konnte die Stadt Meißen ihren Status als Kreissitz ausbauen: Sie ist auch Kreisstadt des neuen Großkreises Meißen, der aus den Altkreisen Meißen und Riesa-Großenhain gebildet wurde. Eine Kreisstadt muss jedoch aus allen Regionen des Kreisgebietes mit dem ÖPNV zu attraktiven Konditionen erreichbar sein.

6.2 Ansiedlung von Landesbehörden – Pendlern Alternativen bieten!

Die Ansiedlung von Landesbehörden im Zuge der Verwaltungsreform 2008 in kleineren Orten war eine Maßnahme zur Stärkung und Entwicklung ländlicher Räume. Nossen erhielt das sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie mit über 200 Beschäftigten. Hinzu kommt, dass mit dem Landesrechnungshof in Döbeln bis 2020 ein weiterer wichtiger Behördenstandort direkt an der Bahnstrecke angesiedelt sein wird mit mehr als 150 Beschäftigten. Diese Behördenstandorte müssen verkehrlich attraktiv angebunden werden, im Sinne der Raumordnung als auch zum Nutzen der dort arbeitenden Pendler, die häufig weiterhin von ihren bisherigen Wohn- und Arbeitsorten dorthin pendeln (z. B. Leipzig). „Außerdem wolle die Landesregierung mit der Vergabe nach Döbeln den ländlichen Raum stärken und ein Zeichen setzen – wichtige Landesbehörden könnten auch in sogenannten Mittelzentren ihren Sitz haben.“ (SZ-Online vom 26.1.2011)

6.3 Bummelzug RB110 oder Regionalexpress RE 4? - Reisegeschwindigkeit erhöhen!

Derzeit erfüllt der Bahnbetrieb auf der Strecke zwischen Döbeln und Meißen nicht die in der Raum- und Nahverkehrsplanung definierten Standards der Erreichbarkeit. Der Grund hierfür ist aber nur zweitrangig die z.T. umweghafte Streckenführung. Viel ausschlaggebender ist in dieser Hinsicht die erzielte Reisegeschwindigkeit auf der Strecke.

	VCD-Übersicht: mögliche Reisezeitverkürzungen					
	Heute RB	Fahrt als RE*	Mängelbeseitigung RB	Mängelbeseitigung RE*	+ Elektrifizierung Elektro-RB	+ Elektrifizierung Elektro-RE*
Borsdorf - Grimma	19 min	15 min	18 min	13 min	15 min	12 min
		- 4 min	- 1 min	- 6 min	- 4 min	- 7 min
Borsdorf - Döbeln	54 min	48 min	51 min	46 min	46 min	43 min
		- 6 min	- 3 min	- 8 min	- 8 min	- 11 min
Borsdorf - Nossen	78 min	69 min	71 min	64 min	65 min	60 min
		- 9 min	- 7 min	- 14 min	- 13 min	- 18 min
Borsdorf - Meißen	115 min	96 min	95 min	85 min	92 min	83 min
		- 19 min	- 20 min	- 30 min	- 23 min	- 32 min

*Regionalexpress: Halte in Borsdorf, Naunhof, Grimma, Großbothen, Leisnig, Westewitz-Hochweitzschen, Döbeln Hbf, Döbeln-Zentrum, Roßwein, Nossen, Meißen-Altstadt, Meißen

VCD-LV Elbe-Saale, iRFP

Abbildung 2: Realistische Reisezeitverkürzungen (Quelle: VCD Landesverband Elbe-Saale, iRFP)

Auf der durchaus vergleichbaren Strecke Kamenz – Dresden bezüglich der umweghaften Streckenführung sowie der Streckenlänge und dem Ausbaustand, beträgt dort die Reisegeschwindigkeit durchschnittlich 65 km/h. Reisende von Kamenz nach Dresden benötigen für 51 km Fahrstrecke eine Zeit von 47 Minuten.

Während auf der Relation Kamenz – Dresden erfolgreicher SPNV betrieben wird, liegt die Reisegeschwindigkeit zwischen Döbeln und Meißen mit lediglich 41 km/h deutlich zu niedrig. Die Folge: Reisende aus Nossen brauchen bis nach Dresden für 49 km Fahrstrecke insgesamt 72 Minuten.

Auch ohne Ausbaumaßnahmen, allein schon durch kluge Angebotsgestaltung wäre es möglich, die Reisegeschwindigkeit zwischen Döbeln und Dresden deutlich zu steigern. Dazu reicht ein Blick in die Vergangenheit: Der bis 2001 verkehrende RE 4 mit seinen täglich ca. 700 Reisenden hatte eine Reisegeschwindigkeit von etwa 64 km/h zwischen Döbeln und Leipzig und von etwa 60 km/h von Döbeln nach Dresden. Eine Studie der TU Dresden zur Strecke Borsdorf – Döbeln – Meißen hat darüber hinaus festgestellt, dass eine durchgebundene RE-Verbindung zwischen Leipzig, Döbeln und Dresden auf Gesamtfahrzeiten von 122 Minuten kommen kann. Das entspricht Reisegeschwindigkeiten von 67 km/h und könnte Basis eines attraktiven und bürgerfreundlichen SPNV von Mittelsachsen in die Ballungsräume sein.

6.4. Fahrgastpotentiale nutzen - Trend zum umweltfreundlichen Verkehr stärken!

Ein Absinken der Einwohnerzahlen führt nicht automatisch zum Absinken der Fahrgastzahlen, wenn eine gute, stabile, zuverlässige und kalkulierbare SPNV-Anbindung in die Ballungsgebiete besteht. Zudem sorgt eine gute Erreichbarkeit des Raumes Döbeln-Nossen für Fahrgastpotentiale im Freizeitbereich aus dem Ballungsraum der Achse Meißen-Coswig-Radebeul-Dresden.

Eine Betrachtung der Potentiale sollte die drei wesentlichen Fallgruppen berücksichtigen:

- Fahrgastpotenzial im Kernbereich:**
Einwohner im Abschnitt zwischen den Städten Döbeln und Meißen
- Fahrgastpotenzial außerhalb des Kernbereiches:**
Freizeitnutzung in Bezug auf Ziele auf der Strecke Döbeln – Nossen – Meißen
- Fahrgastpotenzial im Durchgangsverkehr:**
Quelle-Ziel-Beziehungen außerhalb des Abschnittes Döbeln – Nossen – Meißen

Grundlage für eine Ermittlung der Fahrgastpotentiale sind die jeweils angebotenen Orte und deren Einwohner. Bei Untersuchung der Quelle-Ziel-Verflechtungen greift die Ableitung eines geringeren Nutzerpotenzials für die SPNV-Leistungen der Strecke Döbeln – Nossen – Meißen aufgrund der vergleichsweise hohen Reisezeiten zu kurz, da Aspekte der Planbarkeit und des Zeitwertes der Reisezeit berücksichtigt werden müssen.

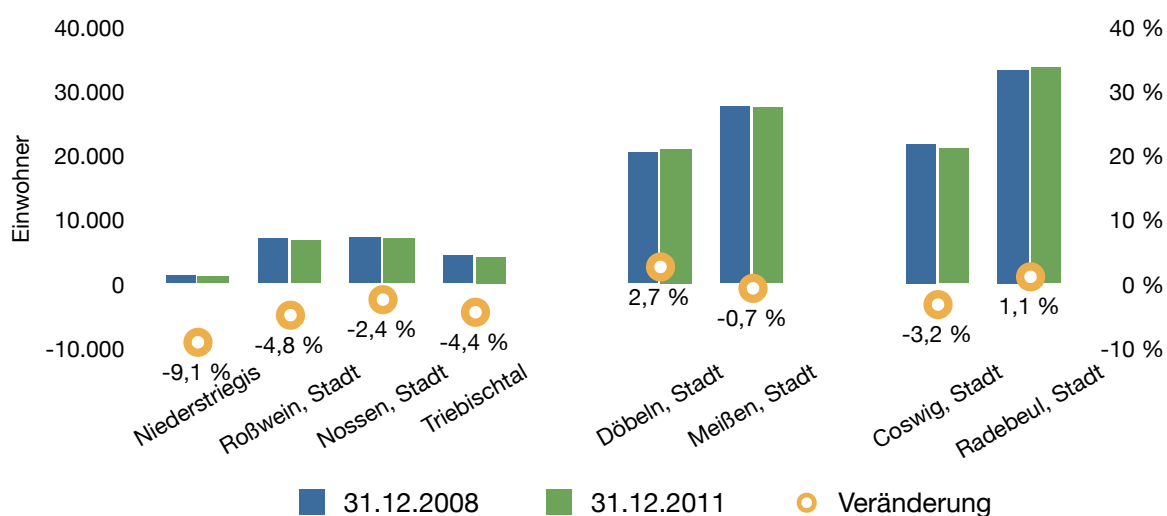


Abbildung 3: Einwohnerentwicklung 2008 bis 2011 (Gebietsstand 2011, Quelle: Stat. Ämter des Bundes und der Länder)

Zudem ist der aktuelle Zustand des Angebotes (vgl. „KBS 506 ist eine Geschichte der Angebotsverschlechterung“) – Standzeiten in Nossen, inakzeptable Übergangszeiten in Meißen und die fehlende Durchbindung in Richtung Dresden mit zahlreichen Hemmnissen versehen, welche sich aufwandsarm vermeiden lassen (vgl. „Was sind unsere Forderungen? – Mehr Attraktivität schaffen!“).

Die *Abbildung 3* zeigt deutlich: Der Streckenabschnitt verbindet die beiden Städte Döbeln und Meißen und damit deren insgesamt rd. 48.000 Einwohner. Im

Kernbereich zwischen diesen beiden Städten werden rund 20.000 Einwohner durch die Bahnlinie erschlossen und so eine Anbindung an die Zentren Döbeln und Meißen gewährleistet sowie darüber hinaus Verbindungen nach Coswig, Radebeul, Dresden, Riesa, Mittweida, Chemnitz, Grimma und Leipzig hergestellt.

Auch wenn auf dem ersten Blick die Einwohnerentwicklung negativ erscheint, lohnt sich ein Blick auf die einzelnen tatsächlich SPNV-nachfragerrelevanten Zielgruppen:

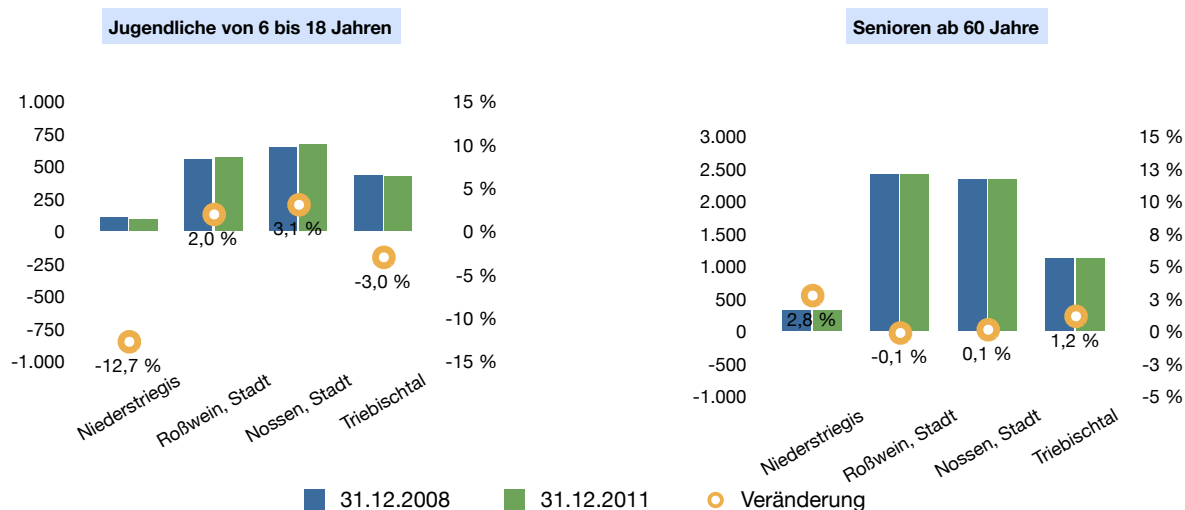


Abbildung 4: Entwicklung ausgewählter Bevölkerungsgruppen (Quelle: Stat. Ämter des Bundes und der Länder)

Damit ist deutlich erkennbar: Die Zielgruppe der besonders für öffentlichen Personenverkehr affinen Jugendlichen hat in den vergangenen Jahren in den Städten Roßwein und Nossen sogar zugenommen. Ebenso ist im Seniorenmarkt ein leichter Zuwachs zu verzeichnen.

Ein weiteres Beispiel für die schwache Aussagekraft der Einwohnerentwicklung ist der Blick auf den Markt der Berufspendler gemäß *Abbildung 5*. Sowohl die Zahlen zu den Einpendlern als auch die Auspendlermengen haben in den vergangenen 10 Jahren

deutlich zugenommen. Ein attraktiver SPNV auf der Strecke Döbeln – Nossen – Meißen mit akzeptablen Übergangszeiten kann einen Teil des Pendlermarktes erschließen.

Schlussendlich lässt sich mit Blick auf vergleichbare Regionen und einem vorsichtigen Ansatz ein Nutzungspotenzial bezogen auf die Städte und Gemeinden im **Kernbereich (ohne Döbeln und Meißen) von rd. 400 Fahrgästen an Werktagen und rd. 200 Fahrgästen an Wochenenden** ableiten.

Einpendler	30.06.2002	30.06.2007	30.06.2012	Veränderung 2002 bis 2012
Niederstriegis	49	34	53	8,2 %
Roßwein, Stadt	707	756	1185	67,6 %
Nossen, Stadt	1169	1490	1940	66,0 %
Triebischtal	299	306	387	29,4 %
Döbeln, Stadt	5540	5574	5571	0,6 %
Meißen, Stadt	8282	8010	8609	3,9 %

Auspendler	30.06.2002	30.06.2007	30.06.2012	Veränderung 2002 bis 2012
Niederstriegis	452	493	492	8,8 %
Roßwein, Stadt	1686	1664	1674	-0,7 %
Nossen, Stadt	1262	1632	1734	37,4 %
Triebischtal	978	1482	1471	50,4 %
Döbeln, Stadt	3403	3492	4005	17,7 %
Meißen, Stadt	4135	4486	5064	22,5 %

Abbildung 5: Übersicht zur Pendlerintensität (Quelle: Pendlerdaten der Arbeitsagentur)

Eine weitere Dimension der Potenzialbetrachtung ist der Freizeitwert von Zielen, die mit dem SPNV auf dem Streckenabschnitt Döbeln – Nossen – Meißen erreicht werden können. Grundsätzlich erstreckt sich der Einzugsbereich im Freizeitverkehr auf dieser SPNV-Linie nicht nur auf die Städte und Gemeinden im Kernbereich, sondern auch auf die Städte mit unmittelbarem Anschluss der S-Bahn-Achse von Dresden über Radebeul und Coswig nach Meißen.

Die bisherigen Darstellungen und Studien zur Strecke verkennen den Freizeitwert des unmittelbaren Einzugsbereiches:

So sind u.a. das Schloss Nossen, der Klosterpark Altzella, die Ruine Kempe und der Zweiniger Grund, die Dampfmaschine in Roßwein, die Kamelie im Wolfstal, das Eisenbahnmuseum in Nossen, die Döbeler Pferdestraßenbahn, das Kalkbergwerk Miltitz, der Geopfad im Triebischtal sowie die verschiedenen Ziele innerhalb Meißen's Beleg für die Attraktivität der Bahnachse für den Freizeitverkehr aus dem angrenzenden Ballungsraum um Dresden.



Abbildung 6: Beispiele für bekannte Ausflugsziele und Geheimtipps in Bahnhofsnähe entlang der Strecke (Quelle: Broschüre Abbildung 5)

Beispiel: wenn jeder 10. Einwohner aus Dresden, Radebeul, Coswig und Meißen einmal im Jahr mit der RB 110 unterwegs ist, wären dies im Durchschnitt bei **Hin- und Rückfahrt 330 Fahrgäste im Freizeitverkehr pro Tag.**

Im Übrigen bedeutet dies nicht nur eine deutlich bessere Nutzung der Bahnlinie sondern auch ein Profitieren der Destinationen und damit der Tourismuswirtschaft in der Region Nossen.

Die Betrachtung des Fahrgastpotenzials, welches abseits der Stationen im Abschnitt Döbeln – Nossen

– Meißen zu- und aussteigt lässt sich anhand bisheriger Erhebungen und Fahrgastzahlenerfassungen bestimmen, die den Verkehrsunternehmen bzw. den Aufgabenträgern vorliegen sollten. Dass eine künftige Durchbindung der RB 110 über Meißen hinaus nach Dresden - bzw. mindestens eine Optimierung des Betriebskonzeptes hin zu geringeren Warte- und Übergangszeiten - die Attraktivität für diese Zielgruppe erhöht, ist naheliegend.

In Summe sind also folgende Fahrgastpotenziale je mittlerem Werktag möglich:

Herkunft der Fahrgäste	Fahrgastpotenzial
unmittelbarer Einzugsbereich Nossen, Roßwein etc.	ca. 400
Quellmarkt Meißen & Döbeln	bis zu 100
Quellmarkt Dresden, Radebeul, Coswig	ca. 330
durchfahrende Fahrgäste	je nach Betriebskonzept
mittleres Tagespotenzial	werktätlich >830 Fahrgäste

Abbildung 7: Fahrgastpotenziale auf dem Streckenabschnitt Meißen – Döbeln (Quelle: eigene Berechnungen)

6.5 Verkehre von Leipzig nach Dresden durchbinden!

Wichtig ist, dass die Ballungszentren schnell und möglichst umsteigefrei erreicht werden können. Was für Leipzig im Westen der Strecke gilt, muss für Dresden im Osten gleichermaßen gelten.

In einer Zählung des ZVNL aus dem Jahr 2000, als es noch den durchgehenden RE4-Verkehr gab, wurde ermittelt, dass fast 75 Prozent der Reisenden das bis nach Dresden durchgebundene Angebot nutzten. Bei der damals vom ZVNL ermittelten Anzahl von werktags 945 Reisenden im Abschnitt Döbeln – Meißen wurde von 674 Reisenden die Durchbindung nach Dresden genutzt.

Zur Steigerung der Fahrgastzahlen ist also eine Durchbindung der Linie bis nach Dresden angezeigt.

6.6 Mit der guten Leistung werben! – Einheimische auf die Vorteile der Bahnnutzung ansprechen!

Darüber hinaus ist es möglich, durch den gezielten Einsatz von Marketinginstrumenten neue Kunden – und damit zahlende Fahrgäste – für die Bahn zu gewinnen. Genauso ist es möglich, die Zahl der Fahrgäste auf dem Streckenabschnitt durch eine gezielte Marktbearbeitung und den Einsatz von andernorts bewährten Kommunikationsmaßnahmen schrittweise deutlich zu steigern. Unter anderem geschieht dies durch

- Präsenz bei Partnern in den Ortschaften
- enge Zusammenarbeit und Vermarktungsengagement zwischen Verkehrsverbund, Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem örtlichen Busunternehmen
- die kontinuierliche Information der Einheimischen zum Fahrplanwechsel und vor Beginn der Saison
- die Verankerung der Bahn und des Betreibers in den Kommunen inkl. einer besseren Zusammenarbeit mit der Kommunalverwaltung
- eine deutlich progressivere Ansprache über Kooperationspartner aus Handel und Wirtschaft

7 Was in der derzeitigen Debatte unerwähnt bleibt

7.1 Widersprüche im ETC-Gutachten

Das vom VVO beauftragte und in der öffentlichen Versammlung am 3. Juli 2013 in Nossen vorgestellte Gutachten der Beraterfirma ETC weist bei genauem Hinsehen Widersprüche auf und wird dem Anspruch einer objektiven Bewertung der Bahnstrecke nicht gerecht. Vielmehr hat es den Anschein, das Gutachten solle als Argumentationsgrundlage für die Abbestellung des Personenverkehrs auf der Schiene dienen.

Einige der Inhalte des ETC-Gutachtens sind recht schnell zu widerlegen. Z.B. wird behauptet, dass der „MIV [motorisierter Individualverkehr] aufgrund der Führung der Bundesautobahn A14 kurze Reisezeiten [erzielt]. Die RB 110 ist daher [...] deutlich weniger nachgefragt.“ (S.3). Tatsächlich gemeint ist offensichtlich die A4. Die A14 beginnt erst am Dreieck Nossen und verläuft in Richtung Nordwest entgegengesetzt nach Leipzig.

Interessant ist aber vielmehr, dass die A14 tatsächlich parallel zur Bahnlinie läuft – allerdings von Nossen nach Leipzig. Dort hat die Regionalbahn eine Auslastung von abschnittsweise 600 Reisenden pro Tag. Grund hierfür ist, dass das SPNV-Angebot deutlich besser auf die Wünsche der Kunden abgestimmt ist und der Betrieb der Strecke von den Aufgabenträgern nicht in Frage gestellt wird.

Außerdem berücksichtigt das Gutachten in den Kapiteln über die Nachfragesituation und die Nachfragepotentiale nicht ausreichend die zur Verfügung stehenden Quellen. Eine Einrichtung durchgehender RE-Angebote wird als „nicht zielführend“ ausgeschlossen – und die vormaligen Betriebsleistungen, die auf der Strecke mit Erfolg erbracht wurden, bleiben unberücksichtigt. Das Gutachten bezieht sich auf einen Zeitraum von sieben Jahren, obwohl die drastischsten Angebotsreduzierungen bereits weit davor durchgeführt wurden.

7.2 KBS 506 ist eine Geschichte der Angebotsverschlechterung

Die Geschichte des Schienenverkehrs zwischen Döbeln und Meißen bzw. Dresden ist die Geschichte einer kontinuierlichen Angebotsverschlechterung und damit einhergehend einer Abnahme der Fahrgastzahlen. Bis zum Fahrplanwechsel 2001/2002 verkehrte der RE 4 als durchgehendes Zugangebot bis nach Dresden mit knapp 700 täglichen Reisenden. Trotz guter Auslastung wurde das

Angebot eingestellt. Im September 2004 wurde dann das ohnehin schon verschlechterte Angebot zusätzlich belastet, indem der bisherige 1h-Takt abgeschafft und durch einen 2h-Takt auf dem Abschnitt Nossen – Meißen ersetzt wurde. Dies führte zu einem weiteren Rückgang der Fahrgastzahlen. Denn ohne eine stündliche Verbindung, mit der man bis nach Dresden gelangen kann, war die Nutzung der Bahn für Berufspendler unmöglich gemacht worden. Hinzu kam, dass mit der Buslinie 424 auf der Relation Dresden – Nossen ein direkter Parallel-(Konkurrenz)-Verkehr zur vorhandenen Bahnverbindung im Januar 2005 vom VVO eingeführt wurde. Dem verkehrsplanerischen Grundsatz, wonach Verkehrsströme zu bündeln sind, wurde durch den VVO mit der Einrichtung dieses parallelen Busverkehrs nicht entsprochen.

7.3 Die Gleichstellung von Behinderten, alten Menschen, etc. wird massiv behindert!

Ein Wegfall der Schienenverkehrsleistung würde dazu führen, dass die Belange von behinderten oder mobilitätseingeschränkten Personen, von älteren Menschen sowie von Eltern mit Kindern nicht mehr ausreichend berücksichtigt werden könnten. Denn in Bussen ist kein Platz für Fahrräder, Rollatoren, Rollstühle oder Kinderwagen. Entsprechend dem Nahverkehrsplan des Landkreises Meißen liegt der Mindeststandard im Linienverkehr bei einem Kinderwagen oder einem Rollstuhl oder einem Fahrrad. Es sind Szenarien denkbar, dass nur derjenige, der zuerst am Bus ist, den einen Platz belegen darf – alle anderen Fahrgäste hätten das Nachsehen. Eine solche Verschlechterung ist nicht akzeptabel und steht in klarem Widerspruch zum § 2 Abs. 6 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen, wonach Belange von Menschen mit Behinderungen sowie die Bedürfnisse von Personen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, besonders zu berücksichtigen sind.

7.4 Kostentransparenz wird nicht hergestellt

Schließlich schließt das ETC-Gutachten auch deshalb einen Weiterbetrieb des Schienenverkehrs aus, weil er wirtschaftlich nicht tragfähig sei. Vor allem der Idee einer Durchbindung der Verbindung bis Dresden erteilt das Gutachten mit Hinweis auf jährliche Mehrkosten bis zu 5 Mio. Euro eine deutliche Absage. Nicht berücksichtigt werden in dieser Rechnung allerdings die kostendämpfenden Effekte, die eine Durchbindung der RB 110 auf andere Bereiche bedeuten würde.

So fallen für den Abschnitt Meißen – Coswig – Dresden bei der Durchbindung der RB 110 nach Dresden für den VVO keine Mehrkosten an, weil die Verdichtung des Taktes der S1 vom derzeitigen 30min-Takt auf einen 15min-Takt vorgesehen ist. Bei einem angenommenen 1h-Takt der RB 110 könnte somit jeder mögliche vierte S-Bahn-Zug ersetzt werden. Diese Kosteneinsparung bei der S-Bahn bleibt im Gutachten unberücksichtigt. Da ja keine bestehenden S-Bahnen ersetzt werden müssen, sondern das Angebot erweitert werden soll, sollte das kein Kapazitätsproblem bringen.

Unseren Schätzungen zufolge würden die Mehrkosten nicht bei 5 Mio. Euro pro Jahr liegen,

sondern sich im Bereich von 2,8 Mio. Euro bewegen. Denn für den VVO handelte es sich bei den Mehrkosten dann nur noch um eine Verdichtung des jetzigen 2h-Taktes auf einen 1h-Takt im Abschnitt VMS/VVO-Verbundgrenze – Nossen – Meißen Triebischtal. Dies würde eine Verdopplung der derzeitigen Aufwendungen bedeuten, die derzeit bei ca. 1,4 Mio. Euro.

Weitere – ebenfalls nicht berücksichtigte – kostendämpfende Maßnahmen könnten in diesem Zusammenhang eine evtl. Reduzierung der Stationsentgelte durch weniger Halte im RE-Verkehr sowie den Wegfall der parallel verlaufenden Buslinie 424 sein.



Abbildung 8: RB110 unterwegs (Quelle: VCD)

8 Was sind unsere Forderungen?

8.1 Mehr Transparenz bitte!

Wir fordern Transparenz in den wahren Kostenberechnungen sowie die Einbeziehung von Effizienzpotentialen. Diese müssen über den aktuellen Status der Veröffentlichungen zu den wirtschaftlichen und betrieblichen Betrachtungen zum Fortbestand der RB 110 hinausgehen.

Bis diese Daten erhoben und in die Auswertung mit eingeflossen sind, um ein ganzheitliches Bild vom Zustand und Potential der Strecke zu erhalten, sind alle Maßnahmen zu unterlassen, die zu einer weiteren Verschlechterung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr in Mittelsachsen führen würden.

8.2 Ein besseres Verkehrsangebot schaffen! – Bus & Bahn gemeinsam optimieren!

Stattdessen fordern wir die Verantwortlichen auf, sich dafür einzusetzen, alle jetzt zerteilten Verkehrsströme aus Mittelsachsen, die in den Ballungsraum Dresden führen, auf der SPNV-Linie zu bündeln und die Verdichtung des Angebots auf einen werktäglichen 1h-Takt mit einer umsteigefreien Durchbindung bis nach Dresden Hbf anzustreben.

Die Unterwegshalte sind den Bedürfnissen der Raumplanung und den Wünschen der Fahrgäste anzupassen und optimal mit den regionalen

Busverkehren zu verknüpfen. Dies bedeutet auch, den Busverkehr zwischen Roßwein und Döbeln neu zu ordnen, um eine Feinerschließung statt einen Parallelverkehr anzubieten.

Parallelverkehre zwischen Bus und Bahn – so zum Beispiel zwischen Roßwein und Döbeln sind zu vermeiden. Integrierte Bus-Bahn-Konzepte – wie z.B. rund um Bad Schmiedeberg – tragen dazu bei, dass die Bahnstrecken gestärkt werden und die Mindestfahrgastzahlen besser erreicht werden. Wenn der Bus die Feinerschließung übernimmt, kann u.U. der Halt in Niederstriegis entfallen, was dann mehr Richtung RE-Konzept geht und den Zug weiter beschleunigt.

Die Haltepunkte bieten ausreichend P+R-Möglichkeiten, um die Systemvorteile von schnellem SPNV mit der regionalen Busverteilung und dem MIV auszuschöpfen. Auf diese Art wirkt das System ÖPNV als positiver Standortfaktor für Mittelsachsen und kann dazu beitragen, den Folgen des demografischen Wandels wirkungsvoll zu begegnen.

8.3 Die vorhandene Infrastruktur in Schuss bringen und halten!

Zunächst einmal ist festzuhalten, dass die zugelassene Streckengeschwindigkeit auf der gesamten Länge wiederhergestellt werden muss. Alle Langsamfahrstellen sind zu beseitigen, was zu einer deutlichen Fahrzeitverkürzung beiträgt.



Abbildung 9: Aktueller Anteil an Langsamfahrstellen auf der Hauptbahn Leipzig – Döbeln – Nossen – Meißen (Quelle: DB Netz)

Konkret fällt auf, dass zwischen Nossen und Meißen grundsätzlich höchstens 70 km/h zulässig sind, zwischen Leipzig und Nossen aber auch 100 km/h. Durchweg 100 km/h oder mehr zu erwarten wäre technisch unrealistisch (vor allem der Bogenradien wegen). Dennoch zeigt dies sehr eindrucksvoll, wie sehr der Zustand mit zunehmender Entfernung von Leipzig schlechter wird: Während Borsdorf - Großbothen eigentlich sehr gut ist, wurde der Abschnitt Nossen - Meißen bisher vernachlässigt.

Darüber hinaus benötigen wir einen ehrlichen Blick auf die Infrastruktur: Was kann/muss man ändern, welche Betreibermodelle sind möglich, welche Investitionen beispielsweise in bestehende und neue Haltepunkte sind notwendig?

DB Netz will die Infrastruktur abgeben, es gibt mindestens zwei private Eisenbahnunternehmen, die Interesse an einer Übernahme bekundeten. Hier lassen sich möglicherweise Kosten einsparen. Beim Bau neuer Haltepunkte sind alternative Lösungen zu forcieren, da DB Station & Service zu kostenintensiv baut.

Für den Unterhalt der Stationen sind sog. Ordnungspartnerschaften denkbar: Der kommunale Bauhof kümmert sich an den Stationen mit um Reinigung, Winterdienst usw.

8.4 Fahrgäste, Einheimische und Ausflügler besser ansprechen!

Ein besseres durchgehendes und beschleunigtes Bahnangebot sorgt sicherlich für einen Nachfrageschub entsprechend der ermittelten Potenziale.

Es reicht jedoch nicht aus, allein das Angebot zu verbessern und für sich wirken und werben zu lassen. Heutzutage muss eine aktive Angebotsvermarktung betrieben werden, um die Einheimischen und Ausflügler (wieder) auf die Bahn zu bringen.

Heutige Medien und Produktionstechniken lassen es zu, kostengünstig und ortsscharf Werbetexte zu formulieren und in den Ortschaften im Einzugsbereich der Strecke zu platzieren.

Weiterhin ist es wichtig, die zentralen Vorteile der Bahnnutzung an die Menschen zu kommunizieren und wichtige Reiseanlässe (Ausflugsziele, Feste, Arbeitsorte, Einkaufszentren etc.) gleich mit zu vermarkten.

Den Menschen muss es einfach gemacht werden, sich über die Bahn zu informieren und was man mit ihr erreichen kann: Wer weiß schon, wie kurz der Weg vom Bahnhof zum eigentlichen Ziel wirklich ist?

Gute Kommunikation ist nicht teuer: Mit nur 1 EUR Budget pro Kopf der Bevölkerung und Jahr, lässt sich vor Ort gutes Marketing betreiben.

8.5 Mehr verbundübergreifende Zusammenarbeit!

Im Freistaat Sachsen hat man sich dafür entschieden, dass es fünf Aufgabenträger im SPNV gibt und jeder seinen eigenen Verbundtarif hat.

Dies darf nicht zu Lasten der Grenzräume zwischen den Gebieten gehen. Im Bereich Nossen/Döbeln grenzen nunmehr drei Verbünde aneinander mit eben genau den beschriebenen Problemen.

Aus diesem Grunde ist es zwingend erforderlich, dass die Aufgabenträger hier enger zusammenarbeiten und Lösungen finden, die die Bahnstrecke attraktivieren anstatt sie an den Rand zu schieben.

Im Bereich der Tarifierung, der Angebotsplanung sowie der Leistungserstellung sind vielfältige Aufgaben zu lösen.

Mit gutem Willen ist dies auch möglich.

Ganz pragmatisch ist der VVO-Tarif bis Döbeln auszuweiten und Roßwein/Döbeln als eigenständige Zone im VVO-Tarif zu definieren. Wichtig ist, dass Döbeln tariflich direkten Zugang nach Meißen und Dresden erhält, damit das Prinzip „Ein Fahrplan – ein Fahrschein“ auch für den betroffenen Teil der Strecke gilt, der eindeutig nach Dresden ausgerichtet ist. Dresden sollte von Döbeln aus über Riesa oder Meißen zum VVO-Tarif erreichbar sein.

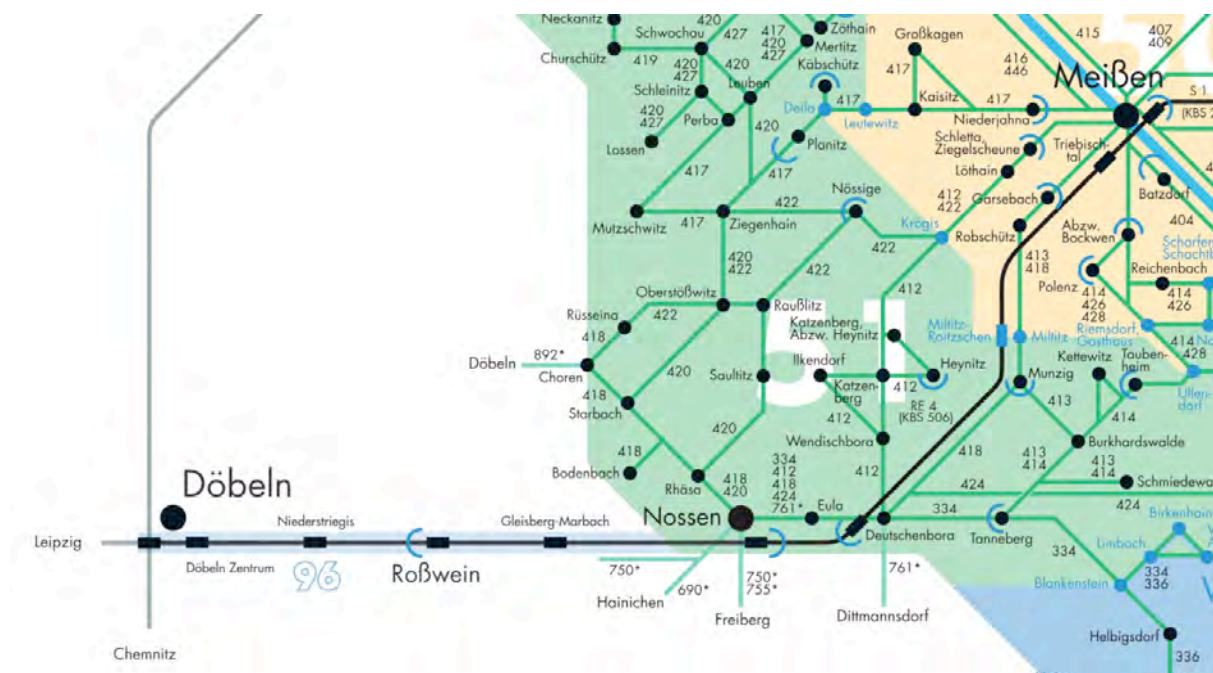


Abbildung 10: Integration von Roßwein und Döbeln in den VVO-Tarif (Quelle: VVO-Tarifzonenplan, eigene Ergänzungen)

8.6 Mehr Verantwortung durch den Freistaat!

Verantwortliche Aufgabenträger sind die Zweckverbände bzw. die Kreise und kreisfreien Städte. Bei der Aufgabenübertragung auf kommunale Ebenen muss der Freistaat jedoch für eine adäquate Finanzausstattung sorgen! Der Freistaat Sachsen muss seiner Rolle als letztendlich Verantwortlicher für den ÖPNV in Sachsen deutlicher gerecht werden. Er muss die finanziellen Kürzungen, die der Freistaat seit 2010 den Aufgabenträgern des SPNV zumutet, wieder zurücknehmen! Die Mittel für den SPNV werden durch die Bundesregierung unverändert bereitgestellt, der Freistaat hat daraus aber alle Gelder abgezweigt, die er in der Vergangenheit aus eigenem Budget für den ÖPNV

(Busförderung, Infrastrukturprojekte, Schmalspurbahnen usw.) aufgebracht hatte. Die meisten anderen Bundesländer überlassen ihren Aufgabenträgern einen deutlich größeren Anteil der Regionalisierungsmittel für die Bestellung von Zügen.

Damit zeigt sich, dass sich der Freistaat Sachsen abseits der Regionalisierungsmittel völlig aus seiner eigenen Verantwortung für den öffentlichen Personenverkehr zurückgezogen hat. Der Freistaat muss sich zu einer Sicherung und zu einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und insbesondere des SPNV bekennen und entsprechende Finanzausgaben machen, die Planungssicherheit bei Investitionen in Infrastruktur und Betrieb gewährleisten.

Viele, viele weitere Argumente von Experten und Anwohnern der Region für den Erhalt der Bahnstrecke Meißen – Döbeln – Nossen können Sie nachlesen unter

<https://www.facebook.com/bahnzukunftnossen>

Klicken Sie rein!

9 Kontakt zum VCD

9.1 Der VCD, Landesverband Elbe-Saale

Ein optimales Bus- und Bahnangebot, mehr Platz für Fahrräder, umweltschonende Autos, mehr Sicherheit für Kinder: So sieht nachhaltige Mobilität für den Verkehrsclub Deutschland aus. Um diese Vision zu verwirklichen, wurde der VCD e.V. 1986 gegründet. Seitdem haben umweltbewusste mobile Menschen eine Alternative zu den herkömmlichen Automobilclubs und die Verkehrspolitik ein ökologisches Korrektiv. Derzeit unterstützen deutschlandweit 60.000 Mitglieder und Förderer den VCD. In Mitteldeutschland ist der VCD der mitgliederstärkste Fahrgastverband.

9.2 Ansprechpartner

Bei Rückfragen zu diesem Positionspapier und zur detaillierten Auslegung der einzelnen Themen, sind wir gerne bereit, diese zu erläutern. Bitte wenden Sie sich dazu an den

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Landesverband Elbe-Saale
Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

E-Mail: elbe-saale@vcd.org
Telefon: (0341) 2155535
Telefax: (0341) 2155536

Landesvorsitzender
Jan Krehl
Telefon: (0176) 79016825

Sprecher der VCD-Arbeitsgruppe
Zukunft für die Bahn in Mittelsachsen
Stellvertretender Landesvorsitzender
Dr. Michael Schmiedel
Telefon: (0163) 6932514
E-Mail: mschmiedel@gmail.com

