

- Vordringlich ist die Schließung der Lücke im Oberleitungsnetz zwischen Reichenbach und Nürnberg. Dann können zwischen Dresden, Nürnberg und Karlsruhe elektrische Züge freizügig eingesetzt werden. Auch die Rückkehr des Fernverkehrs auf diese Achse würde dadurch erleichtert: Die Deutsche Bahn AG verfügt über eine größere Flotte elektrischer ICE-Triebwagen mit Neigetechnik, von denen dann problemlos einzelne Züge nach Sachsen „abgeordnet“ werden könnten. Für den Dieselbetrieb hat die DB hingegen keine geeigneten Triebwagen. Für attraktiven „stromlosen“ Fernverkehr zwischen Nürnberg und Dresden müssten daher neue Fahrzeuge angeschafft werden – mit all den Risiken, die die Region schon leidvoll bei den Diesel-ICEs der Baureihe 605 „erfahren“ musste.
- Die Oberleitung zwischen Reichenbach und Nürnberg besitzt auch für den City-Tunnel in Leipzig große Bedeutung: Abgase von Dieselfahrzeugen sind dort nicht erlaubt, so dass unter den heutigen Voraussetzungen kein Zug von Hof oder Plauen mehr nach Leipzig durchfahren könnte. Das „Leipziger Jahrhundertprojekt“ lohnt sich um so mehr, aus je mehr Richtungen es angefahren werden kann – daher erfordert eigentlich sogar den elektrischen Lückenschluss zwischen Hof und Regensburg (ab dort gibt es wieder einen Fahrdrat nach München).

Der schon seit 15 Jahren immer wieder untersuchte „Vogtlandtunnel“ zwischen Feilitzsch und Weischlitz parallel zur A 72 muss endlich gebaut werden. Er würde die Bahnstrecke zwischen Hof und Plauen von 48 auf 32 Kilometer verkürzen – die Fahrzeit für nonstop fahrende Züge könnte dadurch (auch ohne Neigetechnik) um fast die Hälfte auf eine Viertelstunde verkürzt werden. Auch der Nahverkehr würde durch den nur etwa 10 km langen Neubauabschnitt erheblich profitieren:

- Die bisher in Weischlitz endenden Regionalzüge aus Gera können bis Hof verlängert werden und dort viele neue Anschlüsse herstellen. Die Fahrzeit von Greiz nach Hof würde sich zum Beispiel von heute fast 2 Stunden auf nur noch etwa 45 Minuten verkürzen.
- In Weischlitz können neue Anschlüsse von Hof nach Adorf und Bad Brambach hergestellt werden. Gegenüber dem derzeitigen Angebot über Plauen wäre man mehr als eine halbe Stunde schneller.
- Der Fahrplan auf der bestehenden Strecke über Schönberg und Mehltheuer könnte nach Fertigstellung des Vogtlandtunnels noch besser auf die regionalen Belange ausgerichtet werden. Es könnten z.B. neue Regionalbahnlinien Plauen - Mehltheuer - Schönberg - Schleiz und Gera - Weida - Zeulenroda - Mehltheuer - Schönberg - Hof eingerichtet werden. Wenn sich deren Züge zwischen Schönberg und Mehltheuer begegnen, ergäben sich in allen denkbaren Relationen attraktive Verbindungen. *Das* wäre auch das probate Gegenmittel gegen die geringe Nachfrage, die zur eingangs geschilderten Stilllegung der Strecke nach Schleiz führte.

Mehr von und über PRO BAHN im Internet unter www.pro-bahn.de !

V.i.S.d.P: Jörg Schäfer, Stellvertr.Vorsitzender des PRO BAHN-Regionalverbandes Mittel-/Oberfranken, Telefon 09874 / 5801

PRO BAHN - Vorschläge für den Raum Hof - Plauen



Eine Information der PRO BAHN - Landesverbände Thüringen, Sachsen und Bayern

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



1. Die aktuelle Situation

Zum Fahrplanwechsel am 10.12.2006 wird der Bahnverkehr im Raum Hof - Plauen erhebliche Veränderungen erfahren:

Positiv ist die (bereits im September erfolgte) Eröffnung des neuen Haltepunktes Feilitzsch etwa 7 km nördlich von Hof: Damit können endlich auch im größten Ort an der Bahnstrecke Hof - Plauen Fahrgäste ein- und aussteigen.

Mit gemischten Gefühlen sieht PRO BAHN, dass die „Franken-Sachsen-Magistrale“ Nürnberg - Hof - Plauen - Dresden ihren letzten Fernverkehr verliert. Die nur noch alle vier Stunden dort fahrenden InterCitys (IC) werden nämlich eingestellt. Dies könnte man eigentlich verschmerzen, da als Ersatz Inter-Regio-Express-Züge (IRE) sogar schneller und häufiger als bisher fahren sollen, nämlich im 2-Stunden-Takt.

Die vorgesehenen Fahrzeuge der Baureihe 612 (siehe Bild auf der Titelseite) bieten allerdings mit ihrer monotonen Innenausstattung, den dröhnenden Motoren und dem ruppigen Fahrverhalten nicht den Komfort, den sich Fahrgäste auf längeren Reisen wünschen. Zudem fahren die IREs in Hof quasi „an allen Anschlüssen vorbei“, da sie dort zur vollen Stunde halten, während der "bayerische Taktknoten" in Hof zur Minute 30 bestehen bleibt.

Negativ ist, dass der Personenverkehr auf der 15 km langen Zweigstrecke Schönberg - Schleiz eingestellt wird. Sie wird ein Opfer der Anfang 2006 in Berlin beschlossenen Kürzung der Regionalisierungsmittel. Das Land Thüringen will unter anderem durch die Streichung dieser Züge die geringeren Zuschüsse für den Schienenverkehr auffangen.

2. PRO BAHN – Forderungen zum Fernverkehr 2007

PRO BAHN hat die Aufgabenträger schon darauf hingewiesen, dass es in Hof sehr schlechte Anschlüsse geben wird. Diese sind über die neue Situation auch nicht glücklich, aber eine kurzfristige Neugestaltung war bis zum Dezember 2006 nicht mehr möglich.

PRO BAHN fordert daher bis zum nächsten Fahrplanwechsel Ende 2007 deutliche Nachbesserungen: Wenn es schon keine akzeptable Fernverkehrslinie Nürnberg - Dresden gibt, muss wenigstens der Regionalverkehr so abgestimmt werden, dass alle Anschlüsse perfekt passen. Am besten wären stündliche Verbindungen zwischen Nürnberg und Hof, die abwechselnd als IRE über Bayreuth und als RE über Marktredwitz fahren. Auch die Weiterfahrt nach Leipzig und Dresden muss neu geregelt werden, damit zwischen Hof und Plauen endlich wieder ein vertaktetes Angebot entsteht. In dieses "Gesamtpaket" gehören natürlich auch gute Anschlüsse in Mehltheuer und Schönberg nach Zeulenroda und Schleiz, um auch in den Orten abseits der Hauptstrecke möglichst viele Fahrgäste zu gewinnen.

3. PRO BAHN – Forderungen zum Nahverkehr 2007

Die Freude über den neuen Haltepunkt Feilitzsch wird durch das schlechte und unübersichtliche Angebot getrübt: Die Regionalbahnen halten nur unregelmäßig ungefähr alle 2 Stunden, am Vormittag gibt es sogar ein „4-Stunden-Loch“. Das ist nicht mehr zeitgemäß und dem vollmundig propagierten „Bayerntakt“ nicht angemessen.

PRO BAHN fordert daher, dass die Regionalbahnen in die Neuregelung des Angebots zwischen Hof und Plauen einbezogen werden und ganztägig mindestens im exakten 2-Stunden-Takt fahren. Im Berufs- und Schülerverkehr sollte es sogar Verdichtungen zum Stundentakt geben.

Wer die Entwicklung der Anschlüsse in Schönberg nach Schleiz und in Mehltheuer nach Zeulenroda in den letzten 10 Jahren verfolgt hat wird sich nicht wundern, dass der Freistaat Thüringen dort die Fahrpläne ausdünnert: Im Jahr 2006 gibt es nur noch wenige Anschlussverbindungen, die man als attraktiv bezeichnen kann. Besonders krass ist zum Beispiel, dass die Halte des IRE 3754 in Mehltheuer um 9.57 Uhr und des IRE 3760 um 15.57 Uhr einfach gestrichen wurden: Sie boten perfekte Anschlüsse zu den Regionalbahnen von und nach Zeulenroda, die immer noch um 9.51 Uhr bzw. 15.51 Uhr in Mehltheuer ankommen und 12 Minuten später zurückfahren. Heutzutage sieht man den RE nur noch "durchsausen" – wen wundert es da, dass immer mehr Bürger der Bahn den Rücken kehren?

PRO BAHN fordert daher, dass auch die Zweigstrecken bei einem schlüssigen Gesamtkonzept für die Strecke Hof - Plauen berücksichtigt werden. Auf der Linie Mehltheuer - Zeulenroda - Weida - Gera kann damit hoffentlich der Personenverkehr langfristig gesichert werden. Auf der Strecke Schönberg - Schleiz muss es das kurzfristige Ziel sein, zumindest ein vertaktetes Angebot mit dem Bus zu erhalten. Für längerfristige Optionen sollte aber unbedingt auch die Schiene erhalten werden – nur dort sind attraktive Direktverbindungen über Plauen hinaus bis nach Zwickau denkbar.

4. PRO BAHN – Vorschläge zum weiteren Streckenausbau

Seit der „Wende“ 1989 wurden in die „Franken-Sachsen-Magistrale“ über 900 Millionen Euro investiert. Angesichts des derzeit dürftigen Angebots fragt man sich allerdings, wo das ganze Geld geblieben ist. Viel wurde durch das Desaster mit den „Diesel-ICEs“ der Baureihe 605 verschwendet, die mit viel Frust und Ärger zwischen 2001 und 2003 im Fahrgastbetrieb erprobt und schließlich von der Deutschen Bahn AG als nicht geeignet befunden wurden.

PRO BAHN fordert daher, bei den weiteren Ausbauten auf kostspielige Experimente zu verzichten und zu bewährten Standards zurück zu kehren: