



Zukunft des Regionalnetzes

Kahlschlag in Sachsen

Unterlassene Sanierung vergeudet Geld

Von Stephan Boenigk und Stefan Jugelt

➤ **Schlechte Bahnlinien vergeuden Geld – so stand es in der PRO BAHN Zeitung [1]. Langsame, schlecht ausgebaute oder unterhaltene Linien und Umwege sind mitverantwortlich dafür, dass Interregio-Linien wegen zu hoher Kosten gestrichen werden. In Sachsen gilt Ähnliches für das regionale Eisenbahnnetz: Die mangelhafte Sanierung des Bahnnetzes vergeudet Millionenbeträge.**

Mehr Geld – und dennoch Streckenstilllegungen?

Am 10. und 11. Oktober 2001 tagte in Dresden die Konferenz der Landesverkehrsminister. Neben Beschlüssen zur Lkw-Maut und zur Sicherheit im Flugverkehr stand die Neuverteilung der Regionalisierungsmittel zur Debatte. Das Ergebnis sieht für Sachsen auf den ersten Blick gar nicht so schlecht aus: Ab dem Jahr 2002 soll das Land für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen 33,2 Millionen € mehr erhalten (2001: 464 Mill. €). Eine Summe, die eine Bestellung von Mehrleistungen zuließe. Nur wurde diese Rechnung ohne den größten Wirt – sprich: die

DB Regio in Sachsen – gemacht. Bereits wenige Tage nach Veröffentlichung der Ergebnisse der Verkehrsministerkonferenz bot DB Regio dem Freistaat an, die bisher zu einem Betrag von 8,92 € pro Zugkilometer erbrachten Zugleistungen künftig für einen Betrag von 10,97 € pro Zugkilometer zu erbringen – bundesweit mit Abstand der höchste Kostensatz. Das entspricht einer Erhöhung der Zugkilometerkosten um 23 Prozent! Das Ergebnis ließ nicht lange auf sich warten: „In Sachsen können keine Mehrleistungen bestellt werden, sondern es steht ein jährliches Angebot von 3,5 Millionen Zugkilometern zur Disposition“, hieß es wenige Zeit später aus dem Wirtschaftsministerium.

Wie der zuständige Minister Kajo Schommer im Dezember 2001 auf Anfrage im Landtag [2] mitteilte, sind davon folgende Eisenbahnlinien betroffen:

- Bautzen – Wilthen – Neukirch – Bad Schandau (DB-Kursbuch 248)
- Pockau-Lengefeld – Marienberg (DB-Kursbuch 519)
- Glauchau – Großbothen (DB-Kursbuch 529)
- Weischlitz – Greiz (DB-Kursbuch 541)
- Zittau – Varnsdorf/Tschechien – Ebersbach – Löbau (DB-Kursbuch 236)

Einige dieser Strecken sind abschnittsweise gesperrt, das heißt illegal stillgelegt

(Pockau – Marienberg, Wechselburg – Großbothen, Seiffhennersdorf – Varnsdorf). Andere wurden zumindest teilweise saniert (Bad Schandau – Bautzen). Der Abschnitt Weischlitz – Greiz gehört zur Strecke Weischlitz – Gera, die Thüringen besser in das Egronet einbinden soll. Die Entscheidungen über die abzustellenden Leistungen liegen nun bei den betroffenen Zweckverbänden.

Was treibt die Kosten in die Höhe?

1. Langsam ist zu teuer

Insbesondere die schlechte Infrastruktur vergeudet Geld. So fahren die Züge im Erzgebirge teilweise mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 30 Kilometern pro Stunde. Dazu werden entsprechend viele

Fotoerläuterung oben: Sachsens Eisenbahnen leiden Not: Die Regionalbahn von Vejprty/Tschechien nach Chemnitz fährt nicht mehr. Diese neue Brücke in Cranzahl ist illegal stillgelegt, weil die DB die Strecke an anderen Stellen verkommen ließ. Jetzt will der Freistaat sein Schicksal selbst in die Hand nehmen.

Züge bzw. Triebwagen benötigt, was die Betriebskosten in die Höhe treibt. Zwei der größten sächsischen Städte, Chemnitz und Leipzig, sind zwar nur 80 Kilometer weit voneinander entfernt, aber die Züge benötigen gegenwärtig für diese Strecke mehr als 90 Minuten; Fernzüge gibt es nicht. Nach dem Ausbau der Strecke soll die Fahrzeit auf 53 Minuten verkürzt werden. Doch der Beginn der Bauarbeiten wurde trotz vorhandener Finanzmittel bereits mehrmals verschoben. Erst Ende 2003 werden die Arbeiten voraussichtlich abgeschlossen sein.

So schafft eine Zugeinheit als Express mit wenigen Halten auf dieser Strecke zurzeit nur 40 Kilometer je Betriebsstunde, weil sie erst nach vier Stunden wieder zurück ist und erneut eingesetzt werden kann. Der Streckenausbau würde die Umlaufzeit und damit auch die Betriebskosten halbieren.

Für die 43 Kilometer lange Strecke Chemnitz – Flöha – Wolkenstein – der folgende Abschnitt zwischen Wolkenstein und Bärenstein ist illegal stillgelegt – benötigen die Triebwagen mehr als eine Stunde Fahrzeit. Für den derzeit gefahrenen Zweistundentakt sind zwei Triebwagen erforderlich. Damit sinkt die Betriebsleistung auf einen Wert von etwa 20 Kilometern in der Stunde – ein Wert, der in etwa der Betriebsleistung eines Stadtbusses entspricht, der an vielen Haltestellen und Ampeln halten muss.

Auf dem derzeit noch befahrenen Abschnitt Glauchau – Wechselburg der Muldentalbahn Glauchau – Großbothen benötigt der im unattraktiven Vierstundentakt pendelnde Triebwagen 70 bis 80 Minuten für die 31 Kilometer. Die zusätzlich verkehrenden Busse sind zwischen Glauchau und Wechselburg auch nicht schneller. Der Abschnitt Wechselburg – Großbothen wird wegen Streckensperrung (illegale Stilllegung) im Schienenersatzverkehr gefahren, wobei die Fahrgäste zum Teil noch in Rochlitz umsteigen müssen. Wäre zumindest der Abschnitt Glauchau – Wechselburg so saniert und ausgebaut, dass die Fahrzeit unter einer Stunde läge, könnte mit einem Triebwagen das doppelte Zugangebot – Zweistundentakt – gefahren werden.

Sanierte Regionalbahnen wie die von Freiberg nach Holzhausen oder von Heidenau nach Altenburg beweisen, dass man bei gleichen Betriebskosten die doppelte Leistung erbringen kann.

Von Leipzig über Grimma und Döbeln nach Meißen sind die Regionalbahnen

etwa drei Stunden unterwegs, die Strecke ist 106 Kilometer lang. Nach einem Ausbau sollten Fahrzeiten von jeweils knapp einer Stunde zwischen Döbeln und Leipzig sowie Döbeln und Dresden möglich sein. Das wäre etwa die Halbierung der gegenwärtigen Fahrzeiten und es wären entsprechend weniger Züge bzw. Triebwagen für das gleiche Zugangebot erforderlich.

2. Langsam vermindert die Einnahmen

Lange Fahrzeiten auf nicht sanierten Strecken haben zur Folge, dass viele Züge erschreckend leer sind. Auf sanierten Strecken steigen die Fahrgastzahlen dagegen deutlich an. Dass kürzere Fahrzeiten, Verbesserungen des Fahrplans mit besseren Umsteigemöglichkeiten sowie die Verknüpfung von Bahn und Bus Voraussetzungen für höhere Fahrgastzahlen sind, zeigen auch Beispiele in Sachsen wie die Vogtlandbahn und die Freiburger Eisenbahn. Täglich nutzen 10.000 Fahrgäste die sieben Linien der Vogtlandbahn. Die Freiburger Eisenbahn steigerte ihre täglichen Fahrgastzahlen auf 700, vor der Sanierung waren es bei DB Regio nur 200. Auch bei DB Regio gibt es positive Beispiele: Auf der sanierten Strecke Pirna – Neustadt (Sachsen) zählte DB Regio 1.000 Fahrgäste pro Tag, vorher 400. Die Müglitzalbahn Heidenau – Altenberg wird werktäglich von 1.500 Fahrgästen genutzt, im Gegensatz zu 500 im Jahre 1999. Die genannten Strecken werden zum Großteil im Stundentakt bedient.

Unrationelle Planungen verteuern die Betriebskosten

Lange Standzeiten kosten ebenfalls viel Geld. In Zittau stehen die neuen Neigetechnik-Triebwagen VT 612 fast zwei Stunden, bevor sie wieder nach Dresden zurückfahren. Die Ankunft in Zittau ist zur Minute 04, die Abfahrt nach Dresden-Neustadt zur Minute 00. Das heißt: Einerseits werden die teuren Fahrzeuge nicht optimal ausgelastet, andererseits muss das Personal eine längere Zwangspause einlegen. Ähnlich sieht es in Leipzig aus: Die Regionalexpress-Passagiere Gera – Leipzig kommen in Leipzig zur Minute 31 an und fahren erst wieder zur Minute 28 ab – Standzeit fast eine Stunde. Auf dieser Strecke fahren lokbespannte Wendezüge.

Zwischen Leipzig und Chemnitz fährt DB Regio besonders kostenintensiv, auch

wegen des noch nicht erfolgten Streckenausbaus. Die lokbespannten Regionalexpress-Züge zwischen den beiden sächsischen Großstädten fahren einmal in der Stunde und bedienen dabei abwechselnd die Strecken über Bad Lausick und Borna. Seit dem 10. Juni 2001 werden die Züge hauptsächlich mit Dieselloks der Baureihe 218 bespannt. Im Gegensatz zu den vorher eingesetzten Loks der Baureihe 219 (ehemals Deutsche Reichsbahn) haben die 218er Loks (ehemals Deutsche Bundesbahn) keine zum vorhandenen Wagenmaterial passende Wendezugsteuerung. Die Regionalexpress-Züge fahren deshalb nicht mehr als Wendezüge, das heißt in Leipzig und Chemnitz ist aufwändiges Rangieren nötig. Dazu müssen die Wagen zuerst aus dem Gleis herausgezogen werden, damit die Zuglok dann an das andere Ende des Zugs gelangen kann. Auf diese Weise werden zwei Zug- sowie Rangierloks zusätzlich benötigt. In Leipzig haben die Züge ca. eine Stunde Aufenthalt, bevor sie wieder nach Chemnitz zurückfahren. In Chemnitz sind es etwa 30 bis 45 Minuten. Aber selbst wenn die 219er Loks zum Einsatz kommen, wird rangiert.

In Leipzig sieht der ganze Vorgang so aus: Nach Ankunft des Regionalexpress wird die Zuglok abgekoppelt. Am anderen Ende fährt eine Rangierlok heran, wird angekoppelt und zieht die Wagen aus dem Bahnsteiggleis. Dann fährt die Zuglok auf ein anderes Gleis und die Rangierlok schiebt die Wagen wieder in das Bahnsteiggleis zurück. Nachdem die Rangierlok wieder aus dem Gleis herausgefahren ist, fährt schließlich die Zuglok in das Bahnsteiggleis zurück und wird an die bereitstehenden Wagen angekoppelt.

Was merkt der Fahrgast davon?

Die hohen Kosten für die Infrastruktur bekommt der Fahrgast in Sachsen sehr deutlich zu spüren. Das Interesse von DB Regio, unsanierte und demzufolge teure und schwach frequentierte Bahnlinien zu betreiben, ist gering. Auf den von DB Netz illegal stillgelegten Strecken werden die Fahrgäste durch lange Fahrzeiten und Schienenersatzverkehr systematisch vertrieben. Beispielsweise auf der als Abbestellungskandidat gehandelten Muldentalbahn: War es zunächst eine defekte Weiche im Bahnhof Rochlitz, die einen Schienenersatzverkehr zwischen Rochlitz und Colditz erforderlich machte, so wird in-

zwischen nur noch der Abschnitt Glauchau – Wechselburg in einem unattraktiven Vierstundentakt bedient. Zwischen Wolkenstein und Bärenstein besteht bereits seit zwei Jahren Schienenersatzverkehr. Nach einer Umsetzung des Projekts „Erzgebirgsbahn“ im Jahr 2006 werden erhebliche Anstrengungen vonnöten sein, vertriebene Fahrgäste wieder zurückzugewinnen.

Ein weiteres Beispiel ist die Sachsen-Franken-Magistrale: Auf der Fahrt von Zwickau nach Dresden vertrödelt der Regionalexpress in Chemnitz und Freiberg insgesamt etwa 40 Minuten. Mit „Express“ hat dies wenig zu tun, zumal der Regionalexpress auf dieser Strecke überall hält. Grund ist hier – neben den laufenden Baumaßnahmen – die unzureichende Infrastruktur: Für den ICE gibt es nur wenige Überholmöglichkeiten. Deshalb wartet der Regionalexpress in Chemnitz 17 und in Freiberg nochmals 22 Minuten – dort aber ohne erkennbaren Grund. In der Gegenrichtung muss der Regionalexpress in Hohenstein-Ernstthal zwölf Minuten auf die Überholung durch den ICE warten. Da die seit dem 10. Juni 2001 neu eingesetzten ICE-TD auf der Sachsen-Franken-Magistrale massive technische Probleme hatten – und zum Teil noch haben –, wird auch der Regionalverkehr bei Verspätungen behindert.

Neben den langen Fahrzeiten und dem oft unzureichenden Zweistundentakt verursachen schlecht aufeinander abgestimmte Anschlüsse weitere Unannehmlichkeiten für die Fahrgäste.

Einige ausgewählte Beispiele: Ein „Anti-Anschluss“ in Hoyerswerda verhinderte im Fahrplanjahr 2000/2001 die Durchreise aus Richtung Dessau in Richtung Görlitz. Die Züge aus Berlin/Dessau kamen in Hoyerswerda erst zur Minute 43 an, während die Abfahrt nach Görlitz bereits zur Minute 41 erfolgte. Im aktuellen Fahrplan ist diese Situation bereinigt. Zu spät: Die Fahrgäste sind bereits vergrault worden.

Wer ins Vogtland nach Reichenbach oder Plauen fahren möchte und aus Richtung Dresden den IRE nutzt, sollte viel Zeit mitbringen, denn in Zwickau müssen die Fahrgäste eineinhalb Stunden auf den Anschluss in Richtung Hof warten. Der IRE kommt zum Beispiel um 9.55 Uhr in Zwickau an, während der Anschlusszug nach Nürnberg über Reichenbach, Plauen und Hof erst um 11.25 Uhr abfährt. Vorher startet einzig die Vogtlandbahn um 10.30 Uhr in Richtung Adorf über Rei-

chenbach und Plauen. Allein mit dem ICE hat man eine akzeptable Verbindung von Dresden bzw. Chemnitz nach Plauen.

Seit dem Fahrplanwechsel am 10. Juni 2001 enden die Regionalexpresszüge von Leipzig über Döbeln in Meißen. Fahrgäste, die zum Beispiel aus Nossen kommen und nach Dresden fahren möchten, müssen in Meißen in die S-Bahn umsteigen und sind so eine halbe Stunde länger unterwegs als vorher. Ganz im Gegensatz zur Eisenbahnverbindung ist die Autobahn zwischen Nossen und Dresden sehr gut ausgebaut.

Neue Wege in der Sanierung der Infrastruktur

Was kann für die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des sächsischen Nebennetzes getan werden? Da ist zunächst einmal die Sanierung der Infrastruktur zu nennen. Ohne eine sanierte Infrastruktur kann kein Betreiber kurze Fahrzeiten und damit einen kostengünstigen Betrieb mit wenigen Fahrzeugen realisieren.

Das Dilemma besteht darin, dass eine Sanierung der Infrastruktur durch DB Netz lange Planungs- und Bauzeiten und häufig höhere Kosten gegenüber anderen privaten Infrastrukturbetreibern bedingt. Beispiele gibt es dafür auch in Sachsen: Während die Sanierung der 31 Kilometer langen Bahnlinie von Freiberg nach Holzhausen durch die RP Eisenbahn in nur einem halben Jahr und zu einem Drittel der von DB Netz veranschlagten Kosten abgeschlossen werden konnte, soll sich das „Projekt Erzgebirgsnetz“ noch bis zum Jahr 2006 hinziehen. Dies sorgt auch beim Freistaat für deutlichen Unmut. Das Land Sachsen will daher das regionale Eisenbahnnetz pachten und die Strecken in Eigenverantwortung sanieren. Das sächsische Autobahnamt soll dazu in ein Verkehrsamt umgewandelt werden und die Planung und Betreuung der Sanierung der Eisenbahninfrastruktur übernehmen. Pilotprojekt ist die zum Erzgebirgsnetz gehörende 50 Kilometer lange Strecke Flöha – Neuhausen. Laut dem „Zehn-Jahres-Bahn-pakt“ wird der Bund dem Freistaat jährlich Gelder für die Übernahme des regionalen Eisenbahnnetzes bereitstellen. Ziel des sächsischen Verkehrsministers: „In fünf Jahren wollen wir ein Regionalnetz haben, dessen Betriebskosten dem bundesdeutschen Durchschnitt von 7,67 bis 8,18 € entsprechen.“ [3] Dies sind Kosten, zu denen private Eisenbahnen bereits heute fahren.

Wettbewerb bei der Vergabe der Verkehrsleistungen

Nicht nur die Verbesserung der Infrastruktur, auch die (bisher nur selten erfolgte) Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen kann zu verringerten Kosten im Nahverkehr führen. Die Ende 2002 auslaufenden Verkehrsverträge mit der DB AG bieten in Sachsen die Chance, die von den Zweckverbänden vergebenen Verkehrsleistungen auszuschreiben. Bereits entschieden sind die Verträge im Verkehrsverbund Oberelbe. Dort werden noch für die nächsten zehn Jahre die Nahverkehrszüge von DB Regio gefahren. Im Raum Leipzig ist der Wettbewerb dagegen voll entbrannt: Neben DB Regio bewirbt sich dort die Deutsche Nahverkehrsgesellschaft (Gesellschafter: Connex und Leipziger Verkehrsbetriebe AG) um die zu vergebenden Leistungen.

Verbleibende Risiken

Trotzdem bestehen bei den angestrebten Maßnahmen weiterhin erhebliche politische und finanzielle Risiken. Der Bund ist bisher noch nicht bereit, einer Pacht des gesamten sächsischen Nebennetzes zuzustimmen. Es bestehe noch erheblicher Prüfungsbedarf, ob eine solche Pachtlösung umsetzbar sei. Mit der Einflussnahme auf die Planung und Durchführung der Ausbaumaßnahmen könnte jedoch ein erheblicher Kostenvorteil erzielt werden.

Weitere schlechte Nachrichten kommen aus dem Bundesfinanzministerium. Die erneut entflammte Diskussion über die Höhe der den einzelnen Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel bedroht weitere, derzeit noch als sicher geltende Nahverkehrsverbindungen. Sollte die Kürzung der Regionalisierungsmittel auf insgesamt 6,54 Milliarden € verwirklicht werden, dann stehen nicht nur in Sachsen umfangreiche Abbestellungen an.

[1] PRO BAHN Zeitung 4/2000 (Nov-Jan), S. 21 ff.

[2] Plenarprotokoll 3/52 des Sächsischen Landtags, 52. Sitzung vom 14.12.2001

[3] Dresdner Neueste Nachrichten, 14. Dezember 2001

Produktivität von Bahnlinien im Vergleich

Strecke	Länge km	Fahrzeit Min.	Umlaufzeit Std.	Produktivität 1) km je BetrStd.
kurze Regionalbahnen				
nicht saniert				
Glauchau – Wechselburg	32	77	4	16,15
Chemnitz – Flöha – Wolkenstein	43	82	4	21,25
saniert				
Freiberg – Holzhau	31	41	2	30,7
Pirna – Neustadt (Sachsen)	29	45	2	28,5
Heidenau – Altenberg	38	54	2	38
lange Regionalbahnen				
nicht saniert				
Leipzig – Meißen	106	175	8	26,25
Dresden Hbf – Zittau (RB)	105	125	6	34,9
saniert				
Köln – Gerolstein – Trier (RB)	182	200	8	45,5
Regionalexpress-Linien				
nicht saniert				
Dresden Neustadt – Zittau	101	109	6	33,6
Leipzig – Chemnitz	81	85	4	40,25
saniert				
Bad Harzburg – Halle	158	113	4	79
Göttingen – Gotha	146	90	4	73

1) Kilometer Betriebsleistung je Betriebsstunde mit Personalbesetzung

Verzögerungen beim Streckenausbau

Neben der unterlassenen Instandhaltung bzw. Instandsetzung vieler regionaler Eisenbahnstrecken in Sachsen gibt es beim Streckenausbau nicht selten mehrjährige Verzögerungen.

Für den Ausbau der Strecke Leipzig – Chemnitz steht das Geld bereits seit drei Jahren zur Verfügung – teilweise aus dem Altlastensanierungsfonds des Bundes. Kompetenzgerangel bei der Deutschen Bahn verzögerte bisher den Beginn der Bauarbeiten. Es wurde lange hin- und hergerechnet, da der stündliche Regionalexpress nicht genügend Trasseneinnahmen verspricht. Zwar kommen noch die Regionalbahnen und etwas Güterverkehr hinzu, aber mit der vorhandenen Infrastruktur ist kaum mehr als der bisherige Verkehr möglich.

Vorgesehen ist ein Stufenkonzept: In der ersten Ausbaustufe soll die ursprüngliche Leistungsfähigkeit der Strecke wiederhergestellt werden. Bei Geschwindigkeiten von 100 bzw. 120 Kilometern pro Stunde beträgt die Fahr-

zeit dann nur noch 63 Minuten. Die zweite Stufe beinhaltet den Ausbau für Neigetechnik. Damit sind sogar Fahrzeiten von 53 Minuten möglich. Im Mai 2002 soll in Geithain endlich der Startschuss für die Bauarbeiten fallen.

Im Rahmen dieses Streckenausbaus sollen nur die Regionalexpress-Stationen saniert werden. Für die Haltepunkte der Regionalbahnen kann bei günstigen Kosten das örtliche Bahnhofsmanagement eigenverantwortlich entscheiden.

Für die Verzögerung bei der Neubaustrecke von Leipzig zum Flughafen entlang der Autobahn ist allerdings nicht die Deutsche Bahn verantwortlich. In Gröbers ging es nicht weiter, da es Probleme bei der Bergbausanierung gab. Es wurden illegale Bergwerke entdeckt, die in den Karten nicht eingezeichnet waren.

Das Planfeststellungsverfahren für den Bau der S-Bahn-Strecke Leipzig – Halle zieht sich hin, weil Denkmalschutz und DB Projekt Verkehrsbau (PVB) um die Brücke Geibelstraße in Leipzig – Gohlis streiten.