

Regio-Netze und Bahnreform:

Regio-Netze für alle!

Ein politisches Vorwort zu den Berichten über die Regio-Netze der DB AG

Von Rainer Engel

> Die Regio-Netze der Deutschen Bahn AG können Erfolge vorzeigen. Doch politisch stellen sich zwei Fragen: Warum wird das Konzept nicht weitergeführt? Und warum können andere Eisenbahnunternehmen nicht nach dem gleichen System profitieren? Dafür hat die Bahnreform von 1994 gesorgt – Korrekturen sind notwendig. Sie würden die Regio-Netze nicht zerschlagen, sondern Chancen für mehr Regio-Netze eröffnen, nicht nur bei der DB.



Foto: Metzger

1



Foto: Engel (3)

2

1 Erfolgsmodell Usedomer Bäderbahn – wie viel Rückhalt haben regionale Bahnen im DB-Konzern?

2 Erfolgsmodell Freiburger Eisenbahn – warum gibt es für sie keine Mittel nach dem Bundesschienenwegebautgesetz, wohl aber für das benachbarte Erzgebirgsnetz?

3 Die Trennung von Netz und Verkehr ist nicht nur für die Nordwestbahn bereits Alltag: Zug des Teuto-Senne-Netzes auf dem Weg nach Altenbeken.

4 Auch die DB wird diskriminiert: Diese Gleise der Ammertalbahn gehören nicht (mehr) der DB, deshalb sind VDV-Standards selbstverständlich. DB-Netz darf das nur „versuchen“.



3



4

Die Mängel der Bahnreform

Die Mängel sind an sich hinreichend bekannt, auch wenn sie von der amtierenden Bundesregierung geleugnet werden. Bei der Betrachtung der Regio-Netze fallen folgende Faktoren besonders ins Gewicht:

- Keine klare Trennung zwischen staatlichen und unternehmerischen Interessen. Dieses Problem verbirgt sich hinter dem verkürzten und nicht ganz zutreffenden Stichwort „Trennung von Netz und Betrieb“. Der Erfolg der Regio-Netze beruht gerade auf den Synergien von Netz und Verkehr in einer Hand. Auf den ersten Blick scheint das gegen eine „Trennung von Netz und Verkehr“ zu sprechen. Auf den zweiten Blick wird aber sichtbar, dass ausschließlich die DB AG und kein anderes Unternehmen von der Einheit von Netz und Verkehr profitieren kann.
- Unterschiedliche technische Anforderungen an den Betrieb bundeseigener und nicht bundeseigener Eisenbahnen. Die Anwendung der sogenannten VDV-Standards befindet sich in den Regio-Netzen der DB im „Versuchsstadium“. Das ist ein unhaltbarer Zustand, denn die nicht bundeseigenen Eisenbahnen verwenden das Regelwerk als Standard. Verantwortungslosigkeit kann man den nicht bundeseigenen Bahnen nicht vorwerfen.
- Diskriminierende Beschränkung der Finanzierungsinstrumente: „Regionalisierungsmittel“ und „Bundes-schienenwegeausbaugesetz“ (BschwAG): In Baden-Württemberg kämpft die Strohäubahn ums Überleben – nur, weil sie schon vor der Bahnreform eine nicht bundeseigene Eisenbahn war. Die Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr stehen nach Auffassung der Landesregierung nur für ehemalige Bundesbahn-Strecken zur Verfügung. Und, wie in dem nachfolgenden Bericht von Stefan Jugelt nachzulesen ist, stünden die Mittel des BschwAG nicht zur Verfügung, wenn das Erzgebirgsnetz an einen anderen Betreiber gegangen wäre als die DB AG.
- Diskriminierende Vorgehensweise der DB AG bei der Abgabe von Eisenbahn-Infrastruktur nach § 11 AEG.

Wenn die Strecken wegen Unwirtschaftlichkeit abgegeben werden, müssen die Stationen nicht dem neuen Betreiber übergeben werden. Dadurch ist die DB AG in der Lage, sich ein Faustpfand zu erhalten. Sowohl bei der illegal stillgelegten Strecke Eisfeld – Sonneberg – Neuhaus als auch bei der Bildung des Regio-Netzes Erzgebirgsbahn wurden die Stationen nicht an den neuen Streckenbetreiber übergeben.

Weiter gibt die DB AG Strecken, die ausschließlich von anderen Unternehmen befahren werden, nicht an diese Unternehmen zur Bewirtschaftung ab, sodass die Wettbewerber der DB die Trennung von Netz und Verkehr bereits ertragen müssen.

- Diskriminierende und leistungsfeindliche Gestaltung der Trassenpreise ohne politische Korrekturmöglichkeiten. Die DB-Netz AG unterliegt keiner Aufsicht über die Gestaltung der Trassenpreise, die über den Kartellmissbrauch hinausgeht. Mit den „Regionalfaktoren“ hat die DB AG ein fragwürdiges Instrument eingeführt (*derFahrgast* 4/2002 S. 11). Sie werden nicht wirksam, wo das konzern-eigene Regio-Netz den Verkehr übernimmt, wie zum Erzgebirgsnetz nachzulesen ist.

Die amtierende Bundesregierung hat die Aufrechterhaltung dieses Zustandes mit zwei flankierenden Maßnahmen abgesichert: mit einer Vergabeverordnung, die die freie Vergabe des Verkehrs für 15 Jahre möglich macht, und mit der Entscheidung, die DB-Holding nicht aufzulösen, wie es die Bahnreform vorsah.

Was muss geschehen?

- Im Interesse der Transparenz und des Wettbewerbs müssen Netz und Verkehr organisatorisch getrennt werden.
- Das im Wesentlichen staatlich finanzierte Netz muss im Staatseigentum bleiben und gemeinnützig verwaltet werden.
- Die gemeinnützige Verwaltung des Netzes sollte bei regionalen Bahnen durch Vergabe an das überwiegend tätige Verkehrsunternehmen erfolgen, jedoch nur für dessen Vertragslaufzeit. So können auch die Regio-Netze der DB erhalten bleiben.
- Die Verwendung der Regionalisierungsmittel und der Mittel zum Schie-

nenwegeausbau muss unabhängig von der Struktur eines bestimmten Unternehmens erfolgen.

- Die Anwendung des VDV-Regelwerks muss für alle Eisenbahnen möglich sein, die bestimmte Kriterien erfüllen.

Eine Chance für mehr Regio-Netze

Die Konzernstruktur der DB AG steht den selbstständigen Regio-Netzen genauso skeptisch gegenüber wie dem Modell „Usedomer Bäderbahn“. „Warum brauchen mehr Regio-Netze einen unflexiblen Verwaltungsapparat“, wie Erich Preuß schreibt? Warum brauchen die Regio-Netze einen zentralen Geschäftsführer in Frankfurt? Das ist eine Frage der internen Machtverteilung – nicht der Wirtschaftlichkeit. Immer wieder liest man davon, wie schwer es die Leiter der regionalen Netze der DB haben, sich mit sinnvollen Lösungen durchzusetzen, die angeblich nicht in die Konzernstrategie passen. Weisungen von oben brauchen die Geschäftsführer in Heringsdorf so wenig wie in Kassel, Chemnitz und Mühldorf, den Rat und das schützende Dach des Konzerns vielleicht schon.

Die regionale Entscheidung ist der Schlüssel zum Erfolg regionaler Bahnen. Eine andere Organisation der DB als heute würde dem nicht im Weg stehen, sondern neue Kräfte freisetzen – die vorhandenen Regio-Netze zeigen es.



Fotos: Preuß (4)

**Die Aufgaben
der Regio-Netze:**

Billiger und besser

Von Erich Preuß

> Regionalnetze gründete die Deutsche Bahn am 1. Januar 2001 und ein Jahr später, am 1. Januar 2002, die Regio-Netze. Weil es damals gerade Mode war, bezeichnete die Bahn das als Mittelstandsoffensive. Mittelstandsunternehmen sind die Regio-Netze keineswegs, denn hinter ihnen steht die finanzielle Macht des Konzerns, allenfalls werden sie wie mittelständische Unternehmen geführt. Sind die bisherigen Erfolgsmeldungen eine Erfolgsgarantie?

Die Fahrzeuge sind mit den Namen des Regio-Netzes beschriftet.

Regionalnetze und Regio-Netze

Die Namensähnlichkeit von Regionalnetz und Regio-Netz verwirrt. Die Regionalnetze mit rund 12.500 Streckenkilometern bestehen aus 27 Organisationseinheiten innerhalb der DB-Netz AG, ein Netz 2. Klasse. Bei zulässigen Ge-

schwindigkeiten bis zu 100 km/h wird – in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt – versucht, das Regelwerk des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen einzuführen. Das ist weniger kompliziert und lässt an Kosteneinsparungen denken. Zu den Vereinfachungen gehören bereits:

- die aus der Schweiz bekannten Bedarfshalteanzeiger für Haltepunkte, mit deren Hilfe der Fahrgast anzeigen kann, dass der Zug halten möge,
- einfachere Reisendensicherung bei niveaugleichen Bahnsteigzugängen, das heißt, auf sie wird ganz verzichtet,
- Verwendung handelsüblicher Handys für den Zugfunk.

Die vier Regio-Netze werden als Profitcenter der Regio-Netz-Verkehrs GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main geführt. Diese Gesellschaft ist eine hundertprozentige Tochter von DB-Regio und der DB-Netz. Dementsprechend setzt sich das Regio-Netz aus einer Infrastruktur- und einer Verkehrsgesellschaft zusammen. Die in Personalunion geführten Gesellschaften leiten bisher vier Regio-Netze mit insgesamt rund 1.000 km Streckenlänge, jährlich 10 Millionen Zugkilometern und mehr als 1.000 Eisenbahnern:

- Kurhessenbahn (KHB), 170 Eisenbahner, 245 km Streckenlänge, jährlich 1,879 Millionen Zugkilometer,
- Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS), 26 Eisenbahner, 29 km



Wenn es der Kunde wünscht, bestellt die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn auch bekannte Figuren der Landschaft, die über ihre Heimat etwas erzählen können.

Streckenlänge, jährlich 0,214 Millionen Zugkilometer,

- Erzgebirgsbahn (EGB), 340 Eisenbahner, 217 km Streckenlänge, jährlich 2,184 Millionen Zugkilometer,
- Südost-Bayernbahn (SOB), 520 Eisenbahner, 453 km Streckenlänge, jährlich 4,863 Millionen Zugkilometer.

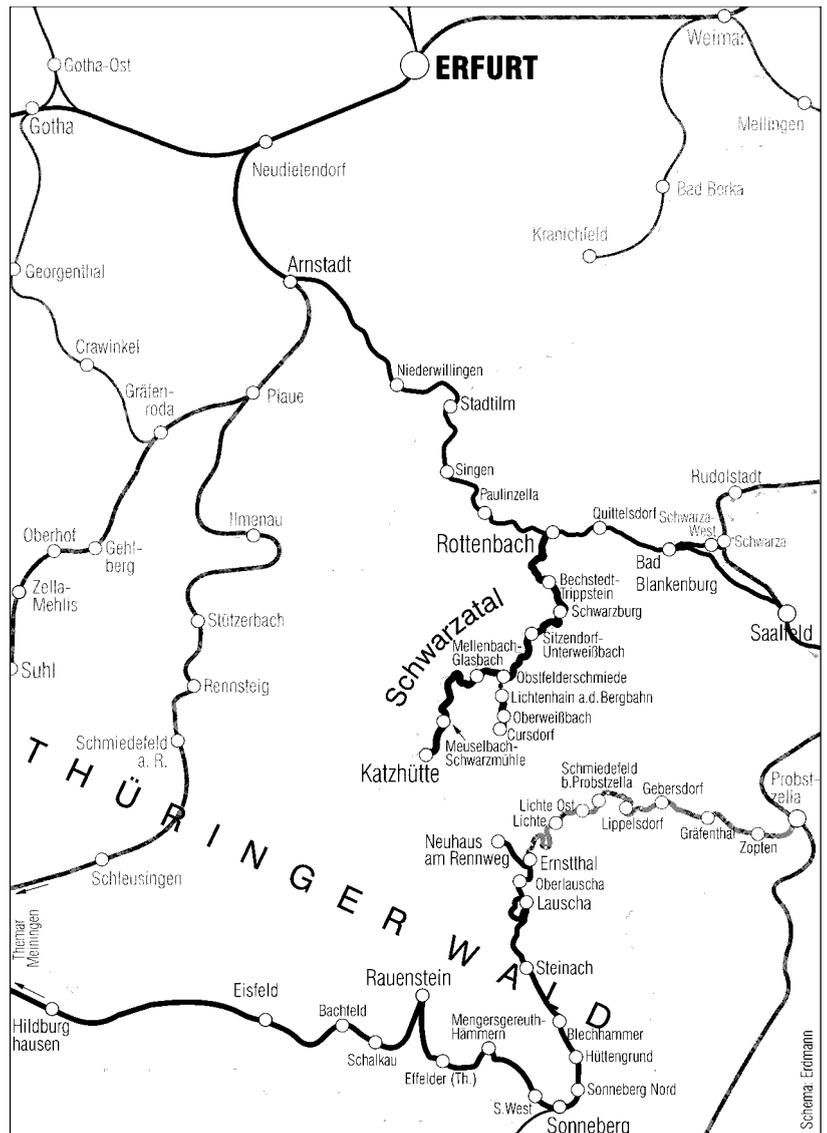
Darunter gibt es einige Besonderheiten. Zum Beispiel fährt die SOB nicht nur Nahverkehrszüge, sondern auch Müllzüge nach Burgkirchen und sichert der Strecke Frontenhausen-Marklhofen – Neumarkt-St. Veit eine Weile das Bestehen. Ohnehin verkehren von und nach Burghausen viele Güterzüge von DB Railion oder anderen Unternehmen. Zwischen München Hbf und Mühldorf fahren die Züge der Südost-Bayernbahn auf der zu DB-Netz gehörenden Strecke, ebenso die Züge der Erzgebirgsbahn zwischen Chemnitz Hbf und Flöha (Sachs).

Erfolgsmeldungen

Zu den Erfolgsmeldungen der Regio-Netze gehören die Reisezeitverkürzungen, nachdem in die Strecken investiert wurde (einige, wie Chemnitz Hbf – Aue (Sachs) sind wegen solcher Verbesserungen bis zum Dezember 2004 noch gesperrt), die Pünktlichkeit zwischen 96 und 99 Prozent, der sehr niedrige Krankenstand der Eisenbahner als Zeichen guten Betriebsklimas und die gute Kundenzufriedenheit. Nach einer INFAS-Befragung liegt zum Beispiel unter den Nahverkehrsbetrieben der DB die Südost-Bayernbahn an fünfter Stelle.

Das große Plus der Regio-Netze ist, dass die teilweise bereits abgeschriebenen Strecken, die zu jährlich 15 Millionen Euro Verlust und zu einer Fahrgastabwanderung führten, erhalten blieben und jetzt attraktiver und wirtschaftlicher wurden. Bis auf Ausnahmen wird überall der Stundentakt eingeführt. Aufgrund der modernen Fahrzeuge, der sauberen Verkehrsanlagen, der freundlichen Eisenbahner, der konkurrenzfähigen Reisezeiten und des flexiblen Verhaltens gegenüber Kundenwünschen sind nicht nur die Landräte glücklich, dass ihnen die Eisenbahn geblieben ist. Die Eisenbahn gehört zur Landschaft und wird von den Einwohnern geschätzt.

So hatten die Geschäftsführungen von DB-Netz und DB-Regio wenig Interesse an der Oberweißbacher Bergbahn und an der Strecke Rottenbach – Katzhütte. Erst auf den Druck der Nahverkehrsservice-



Von Lichtenhain nach Cursdorf führt die so genannte Flachbahn, ein Ausgangspunkt für Wanderungen zum Fröbelturm, zur Meuselbacher Kuppe und ins Schwarzatal.

gesellschaft Thüringen wurden die Strecken innerhalb eines Jahres bis zum 15. Dezember 2002 saniert und dann auch das Regio-Netz gebildet. Seitdem ist der Betrieb (nach VDV-Regel, Rückfallweichen, Zugfunk mit Handy) effizient. Die Fahrgastzahlen auf der Schwarzatalbahn haben sich verdreifacht. Auf Initiative der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen wird ein Fernzug Leipzig – Katzhütte eingeführt.

Bei der Kurhessenbahn wird die Wiedereröffnung der Strecke Korbach – Frankenberg erwogen.

In Südbayern sind die Erneuerung der Gleise, Weichen, Brücken und Durchlässe sowie der Bahnübergangsanlagen bzw. die Beseitigung der Bahnübergänge der Schwerpunkt. An das elektronische Stellwerk Mühldorf werden die Bahnhöfe

Landshut und Burghausen angeschlossen. Bei der Erzgebirgsbahn konnte durch die Ausbaumaßnahmen die Reisezeit verkürzt werden. Obwohl die Züge von Chemnitz Hbf erst vom 27. Juli 2003 an bis Annaberg-Buchholz und Bf verkehrten, stiegen deren durchschnittliche Besetzung innerhalb von drei Wochen von 309 auf 541 Fahrgäste.

Bis 2007 wurden jährlich 67 Millionen Euro in die Strecken und Fahrzeuge der Regio-Netze investiert. Die Bauarbeiten im topografisch schwierigen Erzgebirgsnetz werden nicht vor 2006 abgeschlossen sein. Die Stellwerke sowjetischer Bauart (EZMG) an der Strecke Flöha – Annaberg-Buchholz werden durch ein elektronisches Stellwerk ersetzt. An das Gleisbildstellwerk in Aue werden weitere Bahnhöfe angeschlossen.

Bis 2005 sollen die Fahrgastzahlen der Regio-Netze um etwa 30 Prozent seit 2002 gesteigert werden. Bis 2005/2006 werden Gewinne angestrebt. Weitere Regio-Netze sind bislang nicht vorgesehen, wenn auch einige Strecken in Ostsachsen, Niedersachsen und Thüringen dafür Kandidaten wären. Dr. Jürgen Dornbach, Geschäftsführer der DB-Regio-Netz-Verkehrsgesellschaft, hält acht bis zehn Netze für realistisch, aber nicht mehr. Denn dann müsste die Holding ihre schlanke Struktur mit lediglich 15 Mitarbeitern aufgeben. Eine schwerfällige Verwaltung wäre zu befürchten.

Erfolgsgarantie?

Betrachtet man den Niedergang des Schienennahverkehrs beispielsweise in Sachsen-Anhalt und in Brandenburg, könnte man des Lobes voll sein, dass mit der speziellen Struktur die Regio-Netze wettbewerbsfähig gegenüber dem Bus- und Individualverkehr geworden sind. Nicht übersehen werden sollten jedoch die Investitionen, die anderen Strecken versagt blieben.

Der Zwang, rentabel zu werden, führt auch bei den Regio-Netzen zum Personalabbau (zum Beispiel wird die Erzgebirgsbahn den Personalbestand von 314 auf 240 Eisenbahner absenken), sodass durch seelenlose Bahnhöfe die Kundennähe verloren geht und der Vandalismus zunimmt.

Die Optimierung der Fahrzeuge und der Anlagen führt dazu, dass zusätzliche Leistungen kaum möglich sind. Sonderzüge brauchen von Leipzig nach Johanneergegenstadt wegen fehlender Kreuzungsmöglichkeiten fünf Stunden. In Mellenbach-Glasbach (Schwarzatalbahn) musste eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit geschaffen werden, damit nicht für die häufigen Sonderzüge weitere Regelzüge ausgelegt werden müssen.

Wegen der Kosten wird billige Sicherungstechnik bevorzugt. Aue (Sachs) erhielt kein elektronisches Stellwerk, sondern eines mit Relais-technik und ohne Gleis-isolierung. Ob sich das Spartanische wie der Verzicht auf Reserven bei Leistungssteigerungen auszahlt, ist fraglich. Ohnehin brauchen die Regio-Netze den Anschluss an die großen Städte. Wer von Jena oder Erfurt zur Oberweißbacher Bergbahn möchte, muss in Rottenbach umsteigen. Das hält viele von der Bahnfahrt ab. Der Bus ist dann bequemer. Direkte Züge des Regio-Netzes bedingen aber zusätzliche Fahrzeuge.



Jährliche Gaudi an der Oberweißbacher Bergbahn

1923 prahlten die Betreiber der Oberweißbacher Bergbahn, sie sei die steilste Bergbahn der Welt! 25 Prozent Steigung bedeuten: Das Gleis gewinnt auf 100 Metern Länge 25 Meter an Höhe! Wo gibt's das sonst noch? In letzter Zeit wiesen Genauigkeitsfanatiker jedoch nach, dass es noch andere steile, wenn nicht sogar steilere Bahnen gibt. Immerhin ist die Oberweißbacher Bergbahn zum Transport von Güterwagen ausgelegt, das ist ungewöhnlich.

Trotzdem: Wer sich am Seil auf dem 1.800 mm breiten Gleis hochziehen lässt, freut sich, dass ihm der Anstieg erspart blieb. Anders die Bergläufer, die alljährlich Ende Mai zum traditionellen Bergbahnlauf kommen, um mit der Seilbahn um die Wette laufen. Der Wagen fährt zwar nur mit 5 km/h nach oben, der Sportler muss das Tempo aber über 1.390 m durchhalten. Wer im Wagen sitzt, spart nicht mit Anfeuerungsrufen; für die Fahrgäste ist das eine Gaudi. „Wir spendieren den Läufern die Rückfahrt talab“, sagt verschmitzt Peter Möller, der Chef der Bergbahn.



In der Bergstation Lichtenhain (a d Bergbahn).



Auf regionalisiertem Netz zum Kunden

Die Erzgebirgsbahn

Von Stefan Jugelt

► Mit dem Regio-Netz Erzgebirgsbahn zeigt der DB-Konzern, dass regionale Konzepte wirtschaftlich tragfähig sein können. Vor allem die organisatorische Selbstständigkeit und die integrierte Bewirtschaftung von Netz und Fahrzeugen bringt Vorteile. Doch es gibt auch Probleme, da die Stationen nicht zum Regio-Netz gehören und der Tarif die Bahn benachteiligt.

Das Erbe der Erzgebirgsbahn: eine verfallene Strecke, hier in Schönfeld-Wiesa.

Das Regio-Netz „Erzgebirgsbahn“

Der Schienenverkehr im Freistaat Sachsen war in den vergangenen Jahren von zahlreichen Höhen und Tiefen gekennzeichnet. Kürzungs- und Stilllegungsdebatten, illegale Streckenstilllegungen und die Abbestellung zahlreicher Schienenangebote haben bei den Fahrgästen zu einer Verunsicherung geführt, die mit einem scheinbar unaufhaltsamen Zuwachs des Individualverkehrs einherging. Auf der anderen Seite haben einige „Leuchtturmprojekte“ gezeigt, dass mit einem vertretbaren Investitionsaufwand Bahngleise vor der Bedeutungslosigkeit bewahrt werden konnten und die Fahrgäste attraktive Angebote durchaus wahrnehmen. Beispiele dafür sind die Strecken der Vogtlandbahn, die Strecke Chemnitz – Stollberg der City-Bahn Chemnitz und die Strecke Freiberg – Holzgau der Freiburger Eisenbahn. Alle diese Strecken werden von privaten Bahnunternehmen betrieben und wurden von diesen zumeist auch saniert, die Deutsche Bahn AG stellt lediglich für den Betrieb der Vogtlandbahn die Infrastruktur zur Verfügung.

Als Streckenretter trat die DB AG bisher in Sachsen nicht in Erscheinung. Mit der Erzgebirgsbahn, einer seit dem 1. Januar 2002

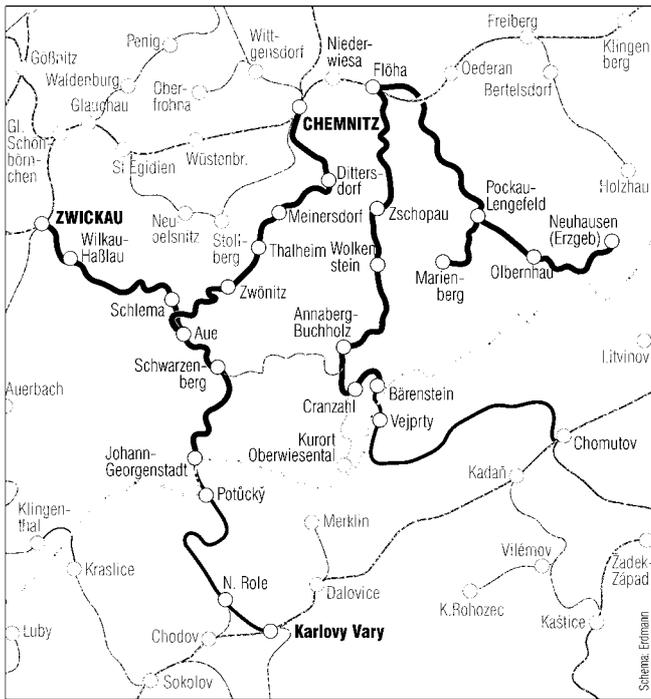


Der Verfall ist überwunden: reger Zuspruch der Fahrgäste in Schwarzenberg.

tätigen Gesellschaft, die die Vorteile der privaten Bahnbetreiber, wie beispielsweise die enge Verzahnung zwischen Infrastruktur und Betrieb, unter dem Dach des DB Konzerns umsetzen kann, könnte sich dies ändern. Die in Chemnitz ansässige Erzgebirgsbahn wird als Profitcenter der DB Regio-Netz GmbH geführt. Über zwei in Personalunion geführte Unternehmen, die Regio-Netz Infrastruktur GmbH und die Regio-Netz Verkehrs GmbH, werden die vier in Deutschland ansässigen Regio-Netze organisiert. Neben dem Erzgebirgsnetz ist dies das Netz der Südostbayernbahn, die

Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn sowie die Kurhessenbahn.

Der Grund für die Gründung der Regio-Netze ist vor allem die Erkenntnis der DB AG, dass nach Aussage von Dr. Jürgen Dornbach, Geschäftsführer der DB Regio-Netz GmbH, „... der Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs in der Fläche in der derzeitigen Form für die DB AG nicht wirtschaftlich ist ...“ Innerhalb des Konzerns wurde nach Lösungen gesucht, die Wirtschaftlichkeit der vorhandenen Nebenbahnen zu verbessern. Eine flächendeckend praktizierte Lösung ist die Einteilung des Nebennetzes in Regional-



netze als Organisationseinheit der DB Netz AG. Über die derzeit 27 Regionalnetze wird lediglich die Infrastruktur verwaltet, der Betrieb bleibt außen vor. Durch Optimierung der Infrastruktur, was häufig Rückbau bedeutet, die Anwendung des einfacheren Regelwerks der nicht bundeseigenen Eisenbahnen bei der Sanierung und eine verbesserte Organisation des Personaleinsatzes sollen Kosten reduziert und die Wirtschaftlichkeit verbessert werden.

Im Gegensatz dazu sind die Regio-Netze auf eine Verbindung zwischen der Infrastruktur und dem Betrieb ausgerichtet. Neben den Optimierungsmöglichkeiten

allerdings ein Mangel der Regio-Netze erkennbar: Die Stationen gehören nicht dazu, sondern verbleiben weiter im Eigentum der DB Station & Service AG.

Vorgeschichte

Das Regio-Netz der Erzgebirgsbahn umfasst die Strecken Chemnitz – Flöha – Pockau-Lengefeld – Neuhausen, Pockau-Lengefeld – Marienberg, Chemnitz – Flöha – Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Vejprty, Chemnitz – Aue, Zwickau – Schwarzenberg – Johannegeorgenstadt – Potucký und Schwarzenberg –

Annaberg-Buchholz. Die Infrastruktur letzterer Strecke befindet sich ebenfalls im Eigentum der Erzgebirgsbahn, eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung sowie eine Bestellung der Verkehrsleistungen liegen für diese Strecke nicht vor. Für Bauzüge und Sonderfahrten wird sie jedoch genutzt. Sämtliche Strecken des Erzgebirgsnetzes wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erbaut. Ein Nachteil der damals gewählten Streckenführung ist die Lage der Bahn in den Flusstälern, was die Erreichbarkeit der Bahnhöfe häufig erschwert, da sich die Ortschaften meist vom Tal auf die Höhenzüge hinaufziehen, beispielsweise in Annaberg-Buchholz oder in Johannegeorgenstadt. Zu diesen Problemen der ungünstigen Lage der Bahnhöfe, die dem Busverkehr häufig Fahrzeitvorteile einbringen, kommt die Vernachlässigung der Strecken seit dem Ende der DDR.

Ein Beispiel dafür ist die Zschopautalbahn von Flöha nach Bärenstein. Die jahrelang unterlassene Instandhaltung gipfelte in der illegalen Stilllegung des Abschnitts Wolkenstein – Annaberg-Buchholz zum Fahrplanwechsel am 27. Mai 2000. Der Zustand des Oberbaus und einiger Brücken führte zur Einführung von „Tempo 0“ und zum Schienenersatzverkehr zwischen Wolkenstein und Annaberg-Buchholz. Damit war der Landkreis Annaberg – abgesehen von der Schmalspurbahn Cranzahl – Oberwiesenthal – praktisch schienenverkehrsfrei. Auf der Strecke von Flöha nach Neuhausen fahren zwar Züge, aufgrund des über Jahre unterlassenen Unterhalts der Infrastruktur jedoch von Fahrplan zu Fahrplan lang-

Er-Fahrungen im Erzgebirge

Die Erzgebirgsbahn fährt wieder! Die Bahnfahrt von Chemnitz nach Annaberg-Buchholz und von Johannegeorgenstadt nach Zwickau ist landschaftlich einfach berauschend und es ist gewaltig, was hier an den Strecken getan wurde.

Doch es gibt noch viel mehr zu tun. Die Erzgebirgsbahn ist längst noch nicht „aus einem Guss“.

Das beginnt bereits mit DB-konzerntypischen Schwächen. Den harten, steilen Sitzen ohne Armlehne in den Desiros läuft jeder Busseßel den Rang ab. Die Fahrzeuge können nicht in das Zentrum von Zwickau und Chemnitz vorstoßen, obwohl das der Nachfrage gut täte. Bedarfshalte sind unbekannt. Viele Stationen hinterlassen einen erbärmlichen Eindruck.

Auch sonst finden sich noch viele Elemente, die den Niedergang der Bahn fördern und dem Kreis Annaberg fast den Schienenanschluss gekostet hätten: Siedlungsschwerpunkte, an denen der Zug ohne Halt vorbeifährt (Wiesa, Aue), stark befahrene Straßen ohne Que-

runghilfe, die Stationen von der Bebauung abriegeln (Annaberg Mitte), historische, aber irreführende Bahnhofsnamen (Annaberg Mitte, Warmbad, Schwarzenberg Hp.), Busbahnhöfe weitab vom Bahnhof (Annaberg-Buchholz), Busse, die dem Zug den Rücken kehren (fehlender Sichtkontakt im neu gebauten Busbahnhof Schwarzenberg), seelenlose, dunkle Bahnhofsgebäude und stinkende Unterführungen (Schwarzenberg).

„Lass die Reichsbahn auf Kosten der Berliner Regierung fahren – wir organisieren inzwischen unseren Busverkehr“ – die Folgen dieser Haltung sind hier drastisch spürbar. Nur ein Beispiel: Die neue elektronische Fahrplanauskunft des Verkehrsverbundes Mittelsachsen empfiehlt zwischen „Schwarzenberg, Erzgeb. Bahnhof“ und „Schwarzenberg, Erzgeb. Busbahnhof“ Verbindungen mit mehrfachem Umsteigen – dabei beträgt der Fußweg keine hundert Meter. Wie weit ist der Weg zu einer zukunftsfähigen Bahn noch?

Rainer Engel

samer. Für die 27 Bahnkilometer von Flöha nach Pockau-Lengefeld benötigte die Bahn beispielsweise in Sommer 2002 42 Minuten, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 38 km/h entspricht. Die Reisezeiten zwischen Olbernhau und Neuhausen waren für viele Fahrgäste unzumutbar und ein sinnvoller Fahrplan ließ sich mit dieser Infrastruktur ebenfalls nicht mehr erstellen, sodass ab 10. Juni 2001 im Schienenersatzverkehr gefahren wurde. Die Strecke nach Marienberg ist bereits seit dem 5. Juli 1999 außer Betrieb. Ein sommerlicher Wolkenbruch unterspülte die zuvor mit einem Aufwand von 12 Millionen Euro sanierte Strecke. Seitdem fährt kein Zug nach Marienberg. Auf der Strecke von Zwickau nach Schwarzenberg wurde auf 12 Kilometern zwischen Fährbrücke und Aue nur noch mit 10 km/h gebumelt. Im Sommer 2002 bot sich dem Fahrgast auf dem Erzgebirgsnetz folgendes „Angebot“: ➔

sanieren kann, wurde für das Erzgebirgsnetz von Anfang an auf die DB AG als Betreiber gesetzt. Ein wichtiger Grund dafür war die Möglichkeit einer Finanzierung der Sanierung nach dem Bundeschienenwegeausbaugesetz (BeschWAG), dessen Mittel nur dem Unternehmen DB AG zur Verfügung stehen. Die Gründung der Erzgebirgsbahn erfolgte am 1. Juli 2002. Zuvor waren zwischen der DB AG, dem Freistaat Sachsen und dem Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) die Vorverträge für den Ausbau der Infrastruktur und den



Presse-Sonderzug in Cranzahl: PRO BAHN war dabei.

➔ Strecke	Reisezeit Min.	Bedienung	Reisegeschw. km/h
Chemnitz Hbf – Annaberg unt. Bhf	112 1)	2-h-Takt	30,5
Chemnitz – Neuhausen	117	2-h-Takt	30,8
Zwickau – Johanngeorgenstadt	82	1-h-Takt	41,0

1) ab Wolkenstein Schienenersatzverkehr

Diese Bedingungen konnten natürlich keine Fahrgäste auf die Schiene holen.

Das Netz im Erzgebirge

Im Jahr 2000 erkannte die Landespolitik die Notwendigkeit, im Schienenverkehr im Erzgebirge tätig zu werden. Obwohl das Beispiel der Freiburger Eisenbahn Freiberg – Holzgau gezeigt hatte, dass ein privates Infrastrukturunternehmen eine Nebenstrecke schnell und zu akzeptablen Kosten

Betrieb unterzeichnet. In den Verträgen wurden der Investitionsumfang, das künftige Betriebskonzept und die Verteilung der Investitionsmittel auf die beteiligten Partner vereinbart. Von den Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 181 Millionen Euro werden von Freistaat Sachsen 70 %, von der DB Netz AG 10 % und vom ZVMS 5 % der Kosten getragen. Die restlichen 15 % sind Altlastenmittel des Bundes.

In den Bau- und Finanzierungsverträgen sind die zu erzielenden Fahrzeiten festgeschrieben: ➔

➔ Strecke	Geplanter Fertigstellungstermin	Fahrzeit im Zielzustand
Flöha – Bärenstein	14.12.2003 (bereits in Betrieb)	87 Minuten
Zwickau – Johanngeorgenstadt	15.12.2002 (bereits in Betrieb)	73 Minuten
Chemnitz – Einsiedel	seit 14.12.2003 in Betrieb	
Chemnitz – Aue	14.12.2004	68 Minuten
Flöha – Neuhausen	Herbst 2004 bis Olbernhau	72 Minuten

Neben den Bau- und Finanzierungsverträgen wurde zwischen der Erzgebirgsbahn und dem ZVMS ein bis zum Jahr 2018 laufender Verkehrsvertrag abgeschlossen. Die Eckpunkte dieses Verkehrsvertrags sind ein werktäglicher Stundentakt auf allen Strecken bei einer jährlichen Zugkilometerleistung ab 2006 von 2,6 Millionen Zugkilometern (derzeit 2,1 Millionen Zugkilometer).

Mit der Einführung der Regionalfaktoren zum 1. Januar 2003 erreichte das Erzgebirgsnetz eine traurige Berühmtheit: Für dieses Netz wurde der bundesweit einmalig hohe Regionalfaktor von 2,45 festgelegt. Dieser wird für die bestellten Zugleistungen nur noch begrenzt wirksam: Der Zuschuss des Aufgabenträgers erhöht sich trotz höherer Zugkilometerleistung ab 2006 nicht. Der Regionalfaktor wird, bedingt durch die bis dahin greifenden Sanierungsmaßnahmen an der Infrastruktur, abgeschmolzen.

Bei den anstehenden Sanierungsmaßnahmen werden die Strecken auf eine Geschwindigkeit von 60 km/h ertüchtigt, auf zahlreichen Abschnitten sogar auf 80 km/h. Die Bahnsteige werden als 55-Zentimeter-Bahnsteige errichtet. In Bahnhöfen erhalten sie eine Länge von 100 und in Haltepunkten von 80 Metern.

Die streckenbezogenen Sanierungsmaßnahmen im Einzelnen:

Zwickau – Johanngeorgenstadt: Die Strecke ist bereits weitgehend saniert. Die Zweigleisigkeit blieb im Abschnitt Zwickau – Schlema unt. Bhf erhalten, der folgende ehemals bis Erla führende zweigleisige Abschnitt wurde wieder auf ein Gleis zurückgebaut. Durch die damit

erzielbare großzügigere eingleisige Trassierung konnte die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h angehoben werden. Der Bf Wilkau-Haßlau wird in einen Haltepunkt umgebaut. Es wird ein neuer Inselbahnsteig errichtet und eine Verknüpfung mit dem Busbahnhof über eine neu zu errichtende Fußgängerbrücke hergestellt.

Die Bahnhöfe Fährbrücke und Lauter werden zu Haltepunkten umgewandelt. Daneben erfolgen einige betriebliche Verbesserungen, z. B. der Einbau neuer Stellwerke und die Rationalisierung von Fahrstraßen in den Bahnhöfen.

Chemnitz Hbf – Aue: Seit 1. Juni 2003 ist die Strecke voll gesperrt. Nach fertiggestellten Baumaßnahmen wurde am 14. Dezember 2003 der planmäßige Verkehr zwischen Chemnitz Hbf und Einsiedel wieder aufgenommen. Ziel ist es, mit Beginn des neuen Schuljahrs im August 2004 wieder bis Thalheim bzw. Zwönitz zu fahren. Ab Dezember 2004 soll die Gesamtstrecke bis Aue wieder in Betrieb genommen werden. Auf dieser Strecke werden einige neue Zugangsstellen geschaffen oder sind bereits in Betrieb: Hp Einsiedel Gymnasium, Hp Burkhardtsdorf Mitte, Hp Niederzönitz und der Hp Aue Stadion.

(Chemnitz Hbf-) Flöha – Annaberg-Buchholz – Bärenstein: Diese Strecke ist seit dem 14. Dezember 2003 weitestgehend saniert und wieder vollständig in Betrieb. Hier sind nur noch in den Bahnhöfen Anpassungsarbeiten notwendig. Bis zum Jahr 2005 werden die Bahnhöfe an das Betriebskonzept angepasst. Künftig verbleiben als Kreuzungsbahnhöfe Hennersdorf (Neuerrichtung eines Kreuzungsbahnhofs), Zschopau, Wolkenstein, Annaberg-Buchholz unt. Bahnhof, Annaberg-Buchholz Süd und Cranzahl. Die Zugangsstellen in Schönfeld-Wiesa und in Thermalbad Wiesenbad werden an eine günstigere Ortslage verschoben. Die Strecke von Flöha bis Annaberg-Buchholz wird mit einem elektronischen Stellwerk ausgerüstet, für die bis Vejprty verbleibende Strecke gilt Zugleitbetrieb.

(Chemnitz Hbf-) Flöha – Pockau-Lengefeld – Neuhausen/Marienberg: Der Abschnitt Flöha – Grünhainichen-Borstendorf wurde 2001/02 umgebaut und auf Geschwindigkeiten bis 80 km/h ertüchtigt.

Fahrgastzahlen	2002	bis 26.07.2003	ab 27.07.2003 1)
Chemnitz – Bärenstein	197	386	531
Chemnitz – Neuhausen	110	328	
Chemnitz – Aue	223	414	
Zwickau – Johanngeorgenstadt	642	1.017	

1) Wiedereröffnung Chemnitz – Annaberg

Seit 1. April 2003 ist die gesamte Strecke oberhalb von Grünhainichen-Borstendorf bis Pockau-Lengefeld und von Pockau-Lengefeld bis Olbernhau-Grünthal wegen umfangreicher Bauarbeiten (Oberbau, Tiefbau, Brückenerneuerung bzw. -sanierung, Umbau Sicherungstechnik) gesperrt. Ab Dezember 2004 soll der Betrieb bis Olbernhau wieder aufgenommen werden, der Abschnitt bis Neuhausen soll 2006 fertig gestellt sein.

Seit September 2003 wird an der Beseitigung der Hochwasserschäden vom Juli 1999 zwischen Pockau-Lengefeld und Marienberg gearbeitet. Diese Arbeiten werden 2004 fortgesetzt.

Nach dem Abschluss der Sanierungsarbeiten verbleiben folgende Kreuzungsmöglichkeiten: Bf Hetzdorf, Bf Grünhainichen-Borstendorf (Kreuzungsbahnhof mit Rückfallweichen, in Richtung Pockau-Lengefeld wird ein neuer Bahnsteig errichtet), Bf Pockau-Lengefeld und Olbernhau. Schnittstellen zwischen Bahn und Bus sollen in Reifland-Wünschendorf und in Pockau-Lengefeld, hier auf dem derzeit brachliegenden südlichen Bahnhofsteil, errichtet werden.

Vorteile für den Fahrgast?

Für den Fahrgast sind die Fortschritte der Erzgebirgsbahn bereits erfahrbar. Orte wie Annaberg, Schwarzenberg oder Cranzahl sind wieder in akzeptablen Fahrzeiten auf der Schiene erreichbar. Neue Haltepunkte in Siedlungsnähe wurden eröffnet oder werden gebaut und die Grenze zur nahe gelegenen Tschechischen Republik wird wieder von Zügen überquert, davon am Wochenende einmal durchgängig von Zwickau nach Karlovy Vary (Karlsbad). Die Pünktlichkeit im Erzgebirgsnetz liegt bei 99 %.

Auf allen Strecken konnten nach der Beendigung der Sanierung die Fahrgastzahlen gesteigert werden. Als Beispiel können die werktäglichen Fahrgastzahlen im gesamten Erzgebirgsnetz dienen: (Siehe hierzu Tabelle oben) →

Probleme mit Stationen und Tarif

Die Erfolge können allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass noch zahlreiche Probleme ungelöst sind.

Beispielsweise gehören die Stationsgebäude nicht zur Erzgebirgsbahn, sondern befinden sich weiterhin im Besitz von DB Station & Service mit allen bekannten Problemen. Grund für diese Konstruktion ist, dass bei der Bildung der Regio-Netze aus buchhalterischen Gründen keine Übernahme der Bahnhofsgebäude erfolgte. Während einige in privatem oder kommunalem Besitz befindliche Bahnhöfe, wie Cranzahl oder Johanngeorgenstadt, einen guten Eindruck hinterlassen, sorgen andernorts miefige Wartehallen, geschlossene Schalter und zugige Unterführungen für eine deutliche Trübung des guten Eindrucks des Unternehmens.

Ein durch den Aufgabenträger zu verantwortendes Problem ist die Gestaltung der Tarifzonen und der damit erzielte Preisunterschied zwischen Bahn und Bus auf einigen Relationen. Beispielsweise fährt der Bus von Chemnitz direkt auf der Bundesstraße B 95 nach Annaberg. Für diese Fahrt ist der Fahrpreis für drei Tarifzonen zu entrichten. Die Bahnverbindung nimmt dagegen einen kleinen Umweg über Flöha und durchquert gegenüber dem Bus eine zusätzliche Tarifzone, ein Preisunterschied für die Einzelfahrt von immerhin 1,20 Euro. Neben der gegenüber dem Bus geringfügig längeren Fahrzeit ein weiteres Hemmnis für eine gleichberechtigte Behandlung von Bahn und Bus. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Ein gutes Gesamtbild

Trotz dieser (lösbaren) Probleme hat die DB AG mit dem Regio-Netz „Erzgebirgsbahn“ gezeigt, dass sie sich mit diesem Angebot nicht hinter den benachbarten privaten Bahnstrecken verstecken muss. Allerdings ist eine Ausweitung des Konzepts der Regio-Netze über die vier vorhandenen Netze hinaus derzeit nicht geplant.



Foto: (3), Grölsch

1



2



3



Foto: Preuß

4

- 1 Der Zug überquert die Zschopau zwischen Thermalbad-Wiesbaden und Schönfeld-Wiesa.
- 2 Die Brücke in Cranzahl war schon erneuert, als die Strecke gesperrt wurde.
- 3 Eine Landschaft aus dem Bilderbuch: eine der letzten Regionalbahnen zwischen Thermalbad-Wiesbaden und Wolkenstein kurz vor dem Streckenstück, das der Auslöser für die Streckensperrung ab Wolkenstein ab 28. Mai 2000 war.
- 4 Bequemer Anschluss nach Tschechien in Johanngeorgenstadt.