

Beschluss des Landesparteirats am 17.10.2020

Eisenbahnstrecken in Sachsen reaktivieren Beitrag zur Stärkung ländlicher Regionen und zum Klimaschutz leisten

Eingereicht von: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Sachsen –
Landesarbeitsgemeinschaft Mobilität und Verkehr

Bahnstrecken zu reaktivieren ist ein wichtiger Baustein, um ländliche Regionen besser und klimafreundlich an die Ballungszentren anzubinden und untereinander zu vernetzen. Auch um Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und die grenzüberschreitende Mobilität zu fördern, ist die Reaktivierung stillgelegter Trassen unerlässlich. Der Bund fördert erstmals über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm) die Reaktivierung von Bahnstrecken mit bis zu 90 Prozent und hat die zur Verfügung stehenden Mittel deutlich erhöht. Durch das Strukturstärkungsgesetz steht ein weiteres Finanzierungsinstrument zur Verfügung, um die Bahntrassen wieder ans Eisenbahnnetz anzuschließen.

Im letzten Jahr haben wir Grüne die Prüfung der Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken mit Hilfe von Potentialanalysen in den Koalitionsvertrag verhandelt. Jetzt muss gehandelt werden! Neben der Beauftragung von technisch-betrieblichen sowie verkehrsplanerischen Untersuchungen zu den Potentialen einer Reaktivierung und deren Zusammenführung zu einem Gesamtkonzept für den Freistaat Sachsen sind auch Maßnahmen zur rechtlichen und baulichen Sicherung dieser Strecken für einen künftigen Bahnverkehr erforderlich. Ferner muss ein Finanzierungskonzept für die erforderlichen Infrastrukturinvestitionen und den späteren Betrieb erarbeitet werden.

Wir fordern die sächsische Staatsregierung auf, zügig Aktivitäten zur Vorbereitung der Reaktivierung der folgenden Eisenbahnstrecken insbesondere für den Nahverkehr aufzunehmen:

- Döbeln – Nossen – Meißen
- Oberoderwitz – Herrnhut – Löbau
- Großbothen – Rochlitz – Narsdorf
- Kamenz – Hosena
- Pockau – Marienberg

Meißen – Döbeln

Verkehrspolitische Fehlerkorrektur im Triebischtal

Mit einer Wiederaufnahme des Bahnverkehrs zwischen Meißen, Nossen und Döbeln wird neben Döbeln, der zweitgrößten Stadt Mittelsachsens, auch der westliche Teil des Landkreises Meißen wieder durch die Bahn erschlossen. Die Strecke war seit 1868 Teil der zweiten sächsischen Schienenverbindung zwischen den Großstädten Leipzig und Dresden. Zwischen 1990 und 2001 hat ein attraktives Eilzug-Angebot von Dresden über Döbeln nach Leipzig die Region erschlossen und zeigte ein Fahrgastpotential für eine beschleunigte Verbindung auf. Nach der Gründung des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) und Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) wurde dieses Eilzug-Angebot

aufgegeben. Es wurde auf der Strecke nur noch klassischer Regionalbahnverkehr angeboten, welche erst Ende 2015 eingestellt wurde. Seitdem verkehren nur noch Güterzüge auf dieser Strecke.

Für die Freigabe von Mitteln aus dem Haushalt des Freistaates Sachsen ist die Vorlage eines Konzepts für die Neubedienung der Strecke erforderlich. Die Potenzialanalyse der vom Landesverkehrsministerium beauftragten Gutachter ist jedoch bis heute nicht veröffentlicht worden. Hierin sollen neben den Fahrgastpotenzialen auch die einmaligen Investitionsbedarfe in die Modernisierung der Strecke sowie die laufenden Betriebskosten für einen Streckenbetrieb bis Dresden abgeschätzt werden. Parteiübergreifender Konsens in der Region ist eine Wiederaufnahme des Bahnverkehrs als schneller Regionalexpress von Döbeln über Roßwein, Nossen, Meißen, Coswig bis Dresden.

Damit weitere Schritte hin zu einer erfolgreichen Bahnanbindung der Regionen um die Mittel- und Grundzentren Döbeln, Roßwein, Nossen und Meißen gegangen werden, braucht es schnellstmöglich eine öffentliche Vorstellung des Gutachtens und eine Diskussion über die sinnvolle Verknüpfung mit den PlusBus-Linien in der Region (u.a. Linien 416 und 750) und einen flächenhaften Integralen Taktfahrplan (wie in Teilen des Landkreises Leipzig), welche die Bahnstrecke mit einem schnellen Busverkehr ergänzen und stärken können.

Oberoderwitz – Herrnhut – Löbau

Herrnhuter Bahn - die fehlende schnelle Hauptachse nach Zittau und Liberec

Die Strecke in der Oberlausitz bietet gute Voraussetzungen, eine schnelle Verbindung von und nach Tschechien über Zittau zu schaffen und so eine Lücke im regionalen Eisenbahnnetz zu schließen. Sie würde zudem die überregionale Erreichbarkeit der touristischen Ziele in der Region wie der Herrnhuter Brüdergemeine und den Produktionsort der Herrnhuter Sterne erleichtern, aber insgesamt die Anbindung des ländlichen Raums verbessern. Die 34 km lange Strecke von Löbau nach Zittau zwischen Niedercunnersdorf und Oberoderwitz ist eine Alternative zu den kurvenreichen Strecken über Wilthen nach Dresden und durch das Neißetal nach Görlitz.

Der diskutierte Ausbau der Bahnstrecke von Görlitz nach Zittau durch das Neißetal ist absehbar schwer realisierbar. Nicht nur die topographischen Gegebenheiten sind schwierig, Teile der Strecke liegen auf polnischem Staatsgebiet. Seit Jahren wird um die Sanierung des wenige Kilometer umfassenden Abschnittes zwischen Zittau und Hradek über polnisches Staatsgebiet ergebnislos gerungen.

In Verbindung mit der im Strukturstärkungsgesetz verankerten Elektrifizierung der Bahnstrecke von Dresden nach Görlitz würde eine über Herrnhut führende und entsprechend ausgebaute Bahnstrecke für die Relation Zittau - Görlitz ähnliche Fahrzeiten wie heute ermöglichen. Aber nicht nur:

Neben einer deutlich schnelleren Realisierbarkeit entstünde für die Relation (Liberec -) Zittau – Dresden eine attraktive und wirtschaftliche Möglichkeit, die Verkehre in Löbau mit denen aus Görlitz zu flügeln. Eine bessere innerregionale Erschließung der Achse Zittau – Bautzen würde so ebenfalls geschaffen.

Grimma – Rochlitz – Narsdorf/Geithain

Neue Angebote im Muldental

Über viele Jahrzehnte war die einstige Kreisstadt Rochlitz Bahnknotenpunkt der ab 1872 etappenweise eröffneten Muldentalbahn. Mit der Jahrhundertflut 2002 erlebte die Strecke ihr Ende: Seitdem verkehrt kein regelmäßiges SPNV-Angebot mehr. Schon zuvor wurde der Bahnverkehr auf der Strecke schrittweise ausgedünnt. Doch seitdem gibt es Überlegungen für eine Wiederaufnahme des Bahnverkehrs in der Region.

Mit der Beschlussfassung des Strukturstärkungsgesetzes auf Bundesebene geriet auch die Wiederaufnahme der großteils im Landkreis Leipzig verlaufenden Bahnstrecke wieder ins Visier. Hierfür liegen dem SMWA mehrere Gutachten zu verschiedenen Varianten der Wiederbedienung der Strecke vor. Die Ergebnisse der Potenzialanalysen fanden im neuen Koalitionsvertrag Eingang, in welchem vorzugsweise die Variante des Wiederaufbaus des Abzweigs zwischen Großbothen und Rochlitz mit einer Neubaukurve zwischen Rochlitz und Geithain hin zum Netz der S-Bahn Mitteldeutschland verknüpft wird.

Hierzu sind von planerischer Seite für die davon betroffene Ausbaustrecke von Chemnitz nach Leipzig Vorleistungen für einen Abzweig zur Muldentalbahn notwendig, große Teile der Investitionskosten für den Neubau bzw. Wiederaufbau könnten, da die betreffenden Streckenabschnitte im Landkreis Leipzig liegen, auch über die Strukturwandelmittel des Bundes finanziert werden. Die Investitionskosten belaufen sich im höheren zweistelligen Millionenbereich.

Für den weiteren Fortgang des Projekts braucht es eine schnelle Grundsatzentscheidung des Freistaates Sachsen, diesen Abzweig Richtung Rochlitz und Großbothen als notwendige Ergänzung der Ausbaustrecke Chemnitz - Leipzig zu führen und die Ausbaustrecke für bauliche Ergänzungen vorzubereiten.

Kamenz – Hosena

Schnell zum Zuse-Campus und in die Niederlausitz

Die Strecke von Kamenz über Straßgräbchen-Bernsdorf nach Hosena mit den Durchbindungsmöglichkeiten nach Hoyerswerda bzw. Senftenberg und Cottbus ist trotz der Betriebseinstellung des SPNV vor mehr als zwanzig Jahren nie ganz aus dem Fokus verschwunden. Seit geraumer Zeit bestellt der Zweckverband VVO im Sommer einen Ausflugsverkehr: In diesem Jahr hat die Lausitzer Seenlandbahn 3.100 Fahrgäste an den Sommerferienwochenenden zwischen Dresden und Senftenberg befördert. Allein das zeigt das Potential dieser Strecke als kürzeste Verbindung zwischen dem Großraum Dresden und der sächsisch-brandenburgischen Niederlausitz.

„Eigentlich“ ist die Zukunft der Strecke gesichert: Im Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen ist der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Arnsdorf – Kamenz – Hosena vorgesehen. Eine Verbindungskurve bei Hosena soll es ermöglichen, Züge aus Süden direkt nach Hoyerswerda zu führen. Der VVO will die Verbindung als Linie S 7 in das Dresdner S-Bahn-Netz integrieren. Dabei soll zwischen Dresden und Kamenz alle 30 Minuten gefahren werden, nördlich von Kamenz ist ein Stundentakt mit den zweistündlich alternierenden Zielen Senftenberg und Hoyerswerda vorgesehen. Realisierungsziel ist das Jahr 2030.

Dieser Betrieb muss dann aber auch finanziert werden (und dies darf nicht zu Lasten anderer Bahnstrecken gehen). Zudem wollen wir nicht noch zehn Jahre warten müssen, sondern fordern einen Vorlaufbetrieb mit Verkehr zwischen Kamenz und Hosena, wo ein guter Anschluss nach Hoyerswerda angeboten wird. Die Einrichtung eines für Berufspendler*innen wichtigen Haltes in Kamenz Nord gehört ebenso dazu. Aus unserer Sicht kann dies bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 realisiert werden.

Pockau-Lengefeld – Marienberg

Integration von Bahn und Bus im Marienberger Land

Mit der Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Pockau und Marienberg wird die Große Kreisstadt Marienberg mit 13.000 Einwohnern an das Bahnnetz angeschlossen. Die Strecke wurde nach dem Hochwasser 2002 instandgesetzt, aber nach Abbestellung des rudimentären SPNV-Angebotes nur noch für Güterzüge genutzt. Der damalige Bahnverkehr hatte ohne Verknüpfung mit dem Stadtbus Marienberg und dem Regionalbusverkehr keine Überlebenschance.

Die Einführung von PlusBus-Linien im Erzgebirgskreis hat den Regionalbusverkehr aufgewertet. Dieser Schritt war aber nicht nachhaltig, weil die Integration der PlusBusse mit der Zschopau- und Flöhatalbahn unterblieben ist und der Busverkehr nach Corona wieder reduziert wird.

Seit dem vergangenen Jahr gibt es ein bislang unveröffentlichtes Gutachten zur Reaktivierung der Bahn zwischen Pockau-Lengefeld und Marienberg mit positiver Empfehlung. Darin enthalten sind eine Abschätzung des Potenzials, ein Betriebskonzept und ein Vorschlag zum Bau neuer Haltepunkte. Das Gutachten wurde vom Freistaat finanziert, das SMWA blockiert die Veröffentlichung und verweigert die für die Reaktivierung erforderlichen Anteile aus dem Regionalisierungsmitteln.

Die Reaktivierung des SPNV allein wird aber ohne eine Integration mit dem Busverkehr nicht erfolgreich sein. Aus diesem Grund haben sich die Anliegerkommunen zusammengetan und erste Überlegungen zur Verknüpfung von Bus und Bahn angestellt. Damit sind die Voraussetzungen für eine Wiederbelebung der Bahn äußerst gut.

*** Ende ***