

1. Qualitätsverbesserung auf der IC(E)-Linie Nürnberg – Hof – Chemnitz – Dresden

Die Fernverkehrszüge auf der Franken-Sachsen-Magistrale sind immer noch ein Sorgenkind. Die Deutsche Bahn AG (DB) zeigte sich bisher nicht in der Lage, auf die Fahrzeugprobleme schnell und kundenfreundlich zu reagieren. Seit einem Zwischenfall Anfang Dezember 2002 dürfen die ICE-Züge zwischen Nürnberg und Chemnitz nur noch ohne Neigetechnik fahren. Erst ab 27.4.03 führte die DB einen neuen Fahrplan ein, der die längeren Fahrzeiten berücksichtigte, aber einige neue Probleme mit sich brachte:

- ◆ Zwei Zugpaare wurden ersatzlos gestrichen, wodurch unattraktive Fahrplanlücken entstanden.
- ◆ Die ICE-Ersatzzüge halten nicht in Bayreuth, sondern werden aus betrieblichen Gründen über Marktredwitz umgeleitet. Da sie aber nicht auch nicht in Marktredwitz halten, wird die ganze Region vom Fernverkehr „abgehängt“.
- ◆ Die Neuregelung der Fahrpreise ist aus Fahrgastsicht unverständlich. Statt der ICE-Fahrpreise wird ab 27.4.03 „nur noch“ der IC-Preis verlangt, der aber oft nur ein paar Cent billiger ist. In mehreren Relationen kam es sogar zu Preiserhöhungen (!), da ICE- und IC-Preise nach unterschiedlichen Methoden berechnet werden.

Das vorerst letzte Fiasko ereignete sich am 25.7.03: alle Diesel-ICE-Züge wurden aus Sicherheitsgründen aus dem Verkehr gezogen und durch Regionaltriebwagen der Baureihe 612 ersetzt - ohne Bistro und ohne Reservierungsmöglichkeit. Trotzdem wird weiterhin der IC-Preis verlangt. PRO BAHN fordert, während des Ersatzzug-Verkehrs komplett auf den IC-Aufpreis zu verzichten, da der Mehrpreis den Fahrgästen nicht vermittelbar ist. Um eine unerwünschte Überfüllung der Züge durch Fahrgäste mit Nahverkehrsfahrkarten zu vermeiden, könnten die ICE-Ersatzzüge als InterRegios (IR) bezeichnet werden. PRO BAHN fordert außerdem, dass die beiden gestrichenen Zugpaare baldmöglichst wieder eingeführt werden, um wieder einen attraktiven und leicht merkbaren Taktverkehr zu erhalten.

2. Schnellverbindung auf der Strecke Leipzig – Hof – Regensburg – München

PRO BAHN fordert, dass auf der Bahnstrecke Hof – Weiden – Schwandorf – Regensburg wieder mindestens im 2-Stunden-Takt schnelle Züge angeboten werden, die umsteigefreie Verbindungen nach München und Leipzig bieten. Die eingesetzten Fahrzeuge müssen die Komfort- und Serviceanforderungen bei Reisen über längere Strecken wie zum Beispiel Sitzkomfort, Verpflegung und Platzreservierung erfüllen. Das derzeitige Regional-Express-Angebot als Ersatz für die früheren InterRegio-Züge kann nur eine Übergangslösung sein.

PRO BAHN begrüßt die erfolgte Ausschreibung dieser Leistungen und dass seit Dezember 2002 vier Zugpaare nach Leipzig geführt werden. Allerdings benötigen die

Züge für die unzureichend ausgebaute Strecke von Hof nach Leipzig über Gera drei Stunden, während sie die Strecke über Plauen in zwei Stunden schaffen. PRO BAHN fordert, die Strecke Hof – Gera – Leipzig auszubauen, um die Fahrzeiten deutlich zu verkürzen.

Solange dies nicht der Fall ist, sollten die durchgehenden Züge Regensburg – Leipzig im Interesse aller Kunden, die nicht nach Gera wollen, den schnelleren Weg über Plauen nehmen. Gera könnte über einen Kurswagen bzw. eine Flügelung trotzdem weiterhin umsteigefreie Verbindungen Richtung Regensburg behalten. Eine kurzfristige Verbesserung der Verbindung Hof – Gera ist durch die Verschiebung des Fahrplans zwischen Mehltheuer und Gera um eine Stunde zu erzielen. Bisher begegnen sich die Regionalzüge Hof – Plauen in Mehltheuer zur vollen ungeraden Stunde, der Regionalzug aus Gera endet bzw. beginnt dort aber in der geraden Stunde – also ohne jeglichen Anschluss.

3. Lückenschlüsse Hof – Marxgrün – Blankenstein – Saalfeld und Hof – Selb – Aš – Cheb

Auf der Eisenbahnlandkarte kann man im Raum Hof noch immer den Eisernen Vorhang erkennen (siehe Titelbild): Wie zu dessen Zeiten enden Züge in Blankenstein und Selb nahe der ehemaligen Ostgrenze – und das über 13 Jahre nach dem Fall der Mauer! Die 6 km lange Schienenverbindung zwischen Marxgrün an der Bahnstrecke Bad Steben – Hof und dem thüringischen Blankenstein wurde 1945 unterbrochen und 1982 abgebaut. Die Trasse ist jedoch noch heute gewidmet und unverbaut vorhanden, so dass der Wiederaufbau sofort möglich wäre. Die Strecke zwischen Selb und Aš hat den kalten Krieg überstanden – und droht jetzt durch ein Straßenbauprojekt unterbrochen zu werden.

PRO BAHN fordert, die Bahnverbindungen durch das "Fränkische Höllental" sowie über die bayerisch-tschechische Grenze wieder herzustellen und mit durchgehenden Zügen Saalfeld – Hof – Eger zu befahren. Die Züge Saalfeld – Eger und Bad Steben – Selb Stadt könnten dabei von Marxgrün bis Plößberg gekuppelt fahren und dort vereinigt bzw. getrennt werden.

Die Lückenschlüsse sind auch für den Güterverkehr von großer Bedeutung: Wichtige Verloader auf Thüringer Seite wie KHT Sägewerk Friesau, BHT Spanplattenwerk Friesau, ZPR Zellstoffwerk Blankenstein könnten ihr hohes Güteraufkommen wesentlich schneller nach Süden befördern lassen. Auf tschechischer Seite gibt es Güterkunden, die über das bereits in Hof ansässige Schienenverkehrs-Unternehmen ConTrain direkten Anschluss an die Nordseehäfen erhalten und die Wiederinbetriebnahme der Strecke rechtfertigen werden.

4. Weiterer Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale

Mittelfristig muss die Franken-Sachsen-Magistrale weiter ausgebaut werden. Nürnberg, Bayreuth, Hof, Plauen, Zwickau, Chemnitz und Dresden – große Städte liegen hier wie

an einer Perlschnur. Verglichen mit der Bedeutung dieser Strecke waren die bisherigen Ausbaumaßnahmen lediglich ein bisschen Kosmetik. Die Anbindung Bayreuths durch die neu gebaute Schlömener Kurve an das Fernverkehrsnetz wird sogar mit längeren Fahrzeiten für alle Fahrgäste erkaufte, die nicht nach Bayreuth wollen. Der Abschnitt Hof – Bayreuth ist sehr kurvenreich und im Gegensatz zur Strecke über Marktredwitz teilweise nur eingleisig. Westlich von Münchberg gibt es Abschnitte, wo der "Hochgeschwindigkeitszug" nur 90 km/h fahren darf. Solche besonders ungünstig trassierten Abschnitte sollten abschnittsweise neu gebaut oder begradigt werden, um attraktive Reisezeiten erreichen zu können.

5. Bau des Vogtlandtunnels

Die Bahnverbindung Hof – Plauen nimmt heute einen erheblichen Umweg über Schönberg und Mehltheuer. PRO BAHN fordert daher, dass der schon seit 10 Jahren immer wieder untersuchte „Vogtlandtunnel“ zwischen Feilitzsch und Weischlitz parallel zur A 72 endlich gebaut wird. Mit ihm kann die Bahnstrecke zwischen Hof und Plauen von 48 auf etwa 30 Kilometer verkürzt werden – die Fahrzeiten werden dadurch zwischen Hof und Plauen um rund 40 Prozent auf nur noch etwa 15 Minuten schmelzen. Der Fernverkehr Nürnberg - Hof - Dresden / Leipzig kann so deutlich beschleunigt werden. Auch der Regionalverkehr würde durch diese nur rund 10 km kurze Neubaustrecke beschleunigt und besser vernetzt:

- ◆ Die bisher in Weischlitz endenden Regionalzüge aus Gera können bis Hof verlängert und dort mit dem überregionalen Netz verknüpft werden. Die Fahrzeit von Greiz nach Hof würde sich zum Beispiel von heute 1 h 50 min auf nur noch etwa 45 Minuten verkürzen.
- ◆ Der Bahnhof Weischlitz kann zum Knotenpunkt der Bahnlinien Cheb – Plauen unterer Bahnhof – Greiz – Gera und Hof - Plauen oberer Bahnhof – Leipzig / Zwickau werden.
- ◆ Die bestehende Strecke über Schönberg und Mehltheuer hätte nach Fertigstellung des Vogtlandtunnels vor allem regionale Bedeutung. Über sie könnten nachfragegerecht attraktive Regionalbahnen fahren: von Hof und Schleiz nach Plauen sowie von Hof über Zeulenroda nach Gera, jeweils mit günstigen Anschlüssen in Mehltheuer bzw. Schönberg.

◆

6. Schaffung einer zentrumsnahen Bahnstation in Hof

Der Hauptbahnhof Hof liegt nicht günstig zum Stadtzentrum, dem eigentlichen Ziel vieler Fahrgäste. PRO BAHN spricht sich daher für die Schaffung einer innenstadtnahen Haltestelle für den Regionalverkehr aus. Die Regionalzüge aus allen Richtungen könnten dann sowohl am Hauptbahnhof als auch in Innenstadtnähe halten. Andernorts fanden derartige Projekte hohe Akzeptanz und erhöhten das Fahrgastaufkommen deutlich. Im Zuge der Maßnahme könnte auch eine bessere Bahn-zu-Bus-Verknüpfung geschaffen werden.

7. Fernverkehr nach Leipzig und Berlin über Nürnberg – Hof

PRO BAHN fordert, zur Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt - Leipzig Alternativen zu suchen, die in einem angemessenen Verhältnis von Baukosten und verkehrlichem Bedarf stehen. Nach der aktuellen Planung soll diese Neubaustrecke nur von einem ICE pro Stunde und Richtung befahren werden - bei derart geringer Auslastung wird bei anderen Strecken eine Stilllegung diskutiert. Denkbar wäre eine Neu- und Ausbaustrecke von Nürnberg über Hof nach Plauen. Dadurch könnte nicht nur der Korridor München - Nürnberg - Leipzig - Berlin, sondern auch der Verkehr Nürnberg - Hof - Chemnitz - Dresden und Nürnberg - Prag beschleunigt werden. Den Fahrgästen, die schnell von München oder Nürnberg nach Leipzig oder Berlin fahren wollen ist es sicherlich egal, ob ihr Zug über Erfurt oder Hof fährt.

8. Allgemeine Anliegen

- Leicht merkbare Taktfahrzeiten den ganzen Tag über von morgens bis spätabends an allen 7 Tagen der Woche (z.B. 8:35, 9:35, 10:35...) wie im Bayern-Takt weitgehend verwirklicht
- Einsatz moderner und voll funktionstüchtiger Fahrzeuge
- Bessere Information bei Verspätungen und Betriebsstörungen
- Moderne und saubere Haltestellen
- Preise, die man bezahlen und auch verstehen kann
- Zeitgemäße Verbraucherrechte im Öffentlichen Personenverkehr bei Leistungsmängeln oder fehlerhafter Beratung.

Noch Fragen?

Wenn Sie Fragen haben, selber Verbesserungen anregen möchten oder Interesse an der Mitarbeit haben, dann sagen Sie es uns bitte:

*PRO BAHN Bayern e.V.
Regionalverband Mittel- und
Oberfranken, Matthias Beß
Bonhoefferweg 23, 91058 Erlangen
☎ (0 91 31) 81 54 72
E-Mail: pro-bahn-mfr@gmx.de*

*HOELLENNETZ
c/o Fritz Sell, Stefan Winkler
Birkigtweg 5, 95119 Naila
☎ (0 92 82) 56 00, Fax (0 92 82) 9 63 85 45
E-Mail: HOELLENNETZ@gmx.net
Internet: www.hoellennetz.de*

Dieses Konzept und viele weitere finden Sie im Internet unter
www.pro-bahn.de/mittel-oberfranken