

Kommunales Engagement:

PRO BAHN-Auszeichnung für Städtetz

Städte können mehr tun als wehklagen

Von Stefan Jugelt



Fotos: Engelt

➤ *Der Franken-Sachsen-Express (FSX) verbindet stündlich Nürnberg und Dresden in nur vier Stunden und 20 Minuten. Er ist das Ergebnis langjähriger intensiven kommunalen Engagements des Sächsisch-Bayerischen Städtetztes: Die fünf Städte Bayreuth, Hof, Plauen, Zwickau und Chemnitz arbeiten zusammen an der Zukunft einer Region, die die Verkehrs- und Strukturpolitik links liegen gelassen hat. Grund genug für PRO BAHN, dieses Engagement mit dem Fahrgastpreis 2008 auszuzeichnen.*

Pleiten, Pech und Pannen

Die Bahnlinie Dresden – Chemnitz – Hof – Nürnberg, genannt „Sachsen-Franken-Magistrale“, steht seit mehreren Jahren immer wieder im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses: Sei es die Abschaffung der Interregio-Verbindungen, die verpatzte Einführung des ICE-Betriebs, die langen Reisezeiten oder die unzureichende Reisequalität der eingesetzten Fahrzeuge – immer wieder sorgt die Verbindung zwischen den Bundesländern Sachsen und Bayern für Negativschlagzeilen. Doch

kommunales Engagement konnte die Tal-fahrt der Strecke stoppen und in ein Erfolgskonzept umwandeln.

„Auf Gleis 10 fährt ein der ICE von Dresden zur Weiterfahrt nach Nürnberg über Zwickau, Hof, Bayreuth.“ Die Bahnmitarbeiter, Politiker und die Bevölkerung, die am 10. Juni 2001 diese Ansage auf dem Chemnitzer Hauptbahnhof hörten, wähten sich am Ziel: Endlich Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz! Dass dieser Tag erst der Auftakt zu einer endlosen Geschichte aus Pleiten, Pech und Pannen werden sollte, ahnte zu diesem Zeitpunkt noch niemand.

Der neue dieselelektrische Triebzug ICE-TD der Baureihe 605 stellte sich bereits in den ersten Monaten als nicht ausgereift heraus: Probleme beispielsweise mit der Neigetechnik, der Klimaanlage und den Bremsen sorgten in der Öffentlichkeit für Negativschlagzeilen statt für steigende Fahrgastzahlen. Hinter vorgehaltener Hand wurde auch von handfesten wirtschaftlichen Problemen berichtet: Die hohen ICE-Fahrpreise wurden von vielen Reisenden für die gebotene Geschwindigkeit als zu hoch empfunden. Dem standen hohe Betriebskosten der vierteiligen Triebwagen mit nur 195 Sitzplätzen gegenüber. Die

Brücken verbinden. Doch der schnelle Zug kam nicht von allein – die Städte zwischen Chemnitz und Bayreuth mussten ihn erst aufgleisen: der Franken-Sachsen-Express auf dem Weg über die Göltzschtalbrücke, die größte Ziegelbrücke Europas, auf dem Weg nach Dresden.

Kosten des Dieselbetriebs waren durch die Steuerbelastung mit Öko- und Mineralölsteuer zu hoch und wurden erst mit dem Einsatz auf Strecken nach Dänemark und den dort geltende niedrigeren Mineralölsteuersatz gemildert.

Obwohl der Hersteller den Zügen schließlich die Kinderkrankheiten abgewöhnen konnte, folgte der nächste Schicksalsschlag für die Strecke: Die Flutkatastrophe im August 2002 zerstörte die Strecke von Tharandt bis in den Dresdner Hauptbahnhof. An einen durchgehenden Verkehr zwischen Dresden und Bayern war nicht zu denken. Der Einsatz der ICE-TD wurde auf die Strecke Nürnberg – Chemnitz verkürzt. Der Schienenersatzverkehr bewältigte die Strecke zwischen Chemnitz und Dresden-Neustadt in annähernd 45 Minuten, eine auf der Schiene unerreichte Fahrzeit.



Ein kurzes Gastspiel: der Diesel-ICE.

**Verkehrsprojekte
Schiene
Neun Projekte**

1. Lübeck-Hagenow-Land
Rostock-Stralsund
2. Hamburg-Büchen-Berlin
3. Ultern-Salzwedel-Dersau
4. Hannover-Darfeld-Bielefeld
5. Hildesheim-Magdeburg-Berlin
6. Eichenberg-Halle
7. Delitzsch-Görlitz
8. Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig
Berlin
9. Leipzig-Dresden

Foto: Dominik Sommerer

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit



ICE weg, Pseudo-Intercity kaputt, Intercity ade, und nun?

Nach der Wiederinbetriebnahme der Gesamtstrecke im Dezember 2003 kehrte der ICE-TD nicht mehr zurück: Die DB AG hatte sich aus den oben erwähnten wirtschaftlichen Gründen dafür entschieden, den Diesel-ICE nicht mehr einzusetzen. Stattdessen wurden Neigetechnikfahrzeuge der Baureihe 612 für den Fernverkehr weiß-rot umlackiert und in den Fahrplänen der vormalig verkehrenden ICE eingesetzt. Innen erhielten die Züge nur eine minimale Anpassung an die Anforderungen eines modernen Fernverkehrsfahrzeugs: So wurden Kopfpolster an den Sitzen angebracht, Reservierungsmöglichkeiten geschaffen und Getränke und Snacks über eine Minibar verkauft. Die Hauptprobleme des Fahrzeugs blieben: eine zu laute Geräuschkulisse, unbequeme Einstiege und nur eine Toilette pro Fahrzeug. Doch eine Verfügung des Eisenbahnbundesamts setzte dem Einsatz der VT 612 im August 2004 ein Ende: Nach bei Ultraschalluntersuchungen festgestellten Rissen in Radsatzwellen verkehrten alle Fahrzeuge zunächst ohne Neigetechnik, erst nach einem Austausch der Achsen wurde der Betrieb mit Neigetechnik ab Dezember 2005 wieder sukzessive zugelassen. Für die Sachsen-Franken-Magistrale kam diese Entwicklung zu spät: Inzwischen verkehrten auf der Strecke Dieselloks mit IC-Zügen im Vier-Stunden-Takt. Die Fahrzeit von Nürnberg nach Dresden betrug über fünf Stunden, sodass sich nur noch wenige Reisende in die Züge verirrt. Auf dem sächsischen Streckenabschnitt waren es selbst an den Freitagen und Sonntagen nur

Grafik rechts: Bei den Projekten „Deutsche Einheit“ unter den Tisch gefallen: die Sachsen-Franken-Magistrale. Ohne das kommunale Engagement wäre die Strecke bis heute nicht zügig befahrbar. Darstellung der Projekte „Deutsche Einheit Schiene“ in der Informationsbroschüre der Bundesregierung.

im Schnitt 60 Reisende, die sich in den IC-Zügen befanden. Im Oktober 2006 kündigte die DB AG die endgültige Einstellung des IC-Verkehrs zwischen Dresden und Nürnberg zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 an. Der Tiefpunkt war erreicht.

Die Politik ergreift die Initiative

Die Lokalpolitik entlang der Strecke engagierte sich bereits seit mehreren Jahren für

die Sachsen-Franken-Magistrale. Zu Beginn des Engagements war es vor allem die Forderung nach der schnellen Umsetzung der Ausbaumaßnahmen an der Strecke, die im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehen war. Da das Projekt aber nicht zu den „Projekten Deutsche Einheit“ gehörte, drohte der Region die Gefahr, abgehängt zu werden.

Das Ziel war von Beginn an ein konkurrenzfähiger Ausbau und Betrieb der Strecke →

Die Schlömener Kurve

■ Eine wichtige Rolle für die Sachsen-Franken-Magistrale spielt die „Schlömener Kurve“. Die klassischen Schnellzugverbindungen führten an Bayreuth vorbei über Marktredwitz nach Hof. Züge über Bayreuth hätten in Neuenmarkt-Wirsberg wenden müssen, dadurch wäre die Fahrzeit von Nürnberg aus unattraktiv lang geworden. Erst die Eröffnung der Schlömener Kurve, die an Neuenmarkt-Wirsberg vorbeiführt, machte es zum Fahrplan-

wechsel im Juni 2001 möglich, die Verbindungen über Marktredwitz und Bayreuth in etwa gleicher Fahrzeit zurückzulegen und so Bayreuth in die Sachsen-Franken-Magistrale einzubinden. Auch der Bau der Schlömener Kurve ist nicht nur der politischen Überzeugungsarbeit des Städteneetzes zuzurechnen, hierzu hat das Städtenezetz auch finanzielle Zuschüsse geleistet.



Foto: Engel

Der Intercity verlässt Hof: Rückzug ohne Wiederkehr.

in Intercity-Qualität. Das Städtenez setzte sich vehement für Investitionen des Bundes und der Bahn ein. So fuhren die Oberbürgermeister 1995 persönlich nach Berlin zum Vorstand der DB AG sowie 1997 nach Erlangen zur Siemens AG, um den Forderungen Nachdruck zu verleihen. Gleichzeitig haben die Städte Konzepte für ein „kooperatives Bahnmarketing“ erarbeitet. Damit sollte die DB AG bei der Einführung neuer Produkte durch kommunale Werbekampagnen unterstützt werden. Doch bei den zu bewerbenden neuen Produkten der DB AG gab es im Jahr 2006 erst einmal Fehlanzeige. Mit dem Rückzug des Intercitys drohte die Zersplitterung der Aufgabenträger entlang der Strecke auch für den Fahrgast sichtbar zu werden. Mehrmaliges Umsteigen zwischen Nahverkehrszügen in Zwickau und Hof wäre eine mögliche Folge gewesen.

Nun war guter Rat teuer: Sollte sich das Städtenez weiter auf die Aufgabe als Bittsteller bei Bund und Bahn beschränken oder sollte es sich direkt in die Gestaltung des Angebots einmischen? Das Städtenez entschied sich für den letzteren Weg: direkten Einfluss auf das Zugangebot zu nehmen.

Wie entstand der Franken-Sachsen-Express?

Um das neue Zugangebot auf die Schiene zu stellen, waren erst einmal viele Vorarbeiten zu erledigen: Ein überzeugendes Betriebskonzept musste her, viele Partner waren davon zu überzeugen und die Finanzierung des Ganzen musste auch gesichert werden. Die Anforderungen an das Betriebskonzept für die Sachsen-Franken-Magistrale wurden klar formuliert: kurze Fahrzeiten mit

guten Anschlüssen in allen Knoten. Damit war klar, dass ein Dieselfahrzeug mit Neigetechnik in einem integralen Taktfahrplan zum Einsatz kommen musste.

Der integrale Taktfahrplan (ITF)

Zur Verbesserung des Fahrplanangebots auf der Sachsen-Franken-Magistrale hatte das Sächsisch-Bayerische Städtenez seinerseits bereits planerische Vorleistungen erbracht: Das Städtenez hatte Professor Wolfgang Hesse von der Philipps-Universität Marburg, Fachbereich Mathematik und Informatik, mit der Erarbeitung eines integralen Taktfahrplans für die Sachsen-Franken-Magistrale beauftragt. Das Gutachten ergab, dass die erforderlichen Fahrzeiten zwischen den einzelnen Knotenbahnhöfen auf der Sachsen-Franken-Magistrale bei Wiedereinsetzen der Neigetechnikzüge technisch machbar sind. Bei einer Kombination von Neigetechnik und Elektrifizierung sind taktgerechte Fahrzeiten auf allen Streckenabschnitten möglich. Hesses Gutachten orientierte sich bereits an den Verknüpfungen im Fernverkehrsnetz der DB, die sich mit der Neustrukturierung des Fernverkehrs ab 2007 anlässlich der Neubaustrecke Nürnberg – München und der Eröffnung des neuen Berliner Hauptbahnhofs abzeichnete.

Schrittweise Umsetzung des ITF

Allen Beteiligten war klar, dass der ITF aufgrund der vorhandenen Rahmenbedingungen nur schrittweise umgesetzt werden konnte. Das Gutachten sah eine Umsetzung in drei Stufen vor.

- Stufe 1: Bereits mit der heute bestehenden Infrastruktur ist die Einführung des

ITF möglich. Dazu ist es notwendig, dass die Neigetechnikzüge wieder eingesetzt und die laufenden Streckenanierungen abgeschlossen werden. Die Fahrzeit zwischen Nürnberg und Dresden kann von fünf Stunden und 16 Minuten auf etwa vier Stunden reduziert werden. Die erste Stufe sollte spätestens zum Fahrplanwechsel 2007/2008 umgesetzt werden.

- Stufe 2: Mit der Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Marktredwitz und Reichenbach würde eine gravierende Lücke im überwiegend elektrifizierten Schienennetz geschlossen. Durch einen voll elektrifizierten Streckenverlauf kann der ITF weiter verbessert werden. Die Elektrifizierung ermöglicht eine Anbindung der Sachsen-Franken-Magistrale in Richtung Polen, Tschechische Republik und in den süddeutschen Raum. Für den Güterverkehr entstünde eine wirtschaftliche Verbindung zwischen Süd- und Nord-/Osteuropa.
- Stufe 3: Durch gezielten Ausbau und Streckenverkürzungen kann die Fahrzeit zwischen Nürnberg und Dresden auf rund drei Stunden weiter verkürzt werden. Die Sachsen-Franken-Magistrale wird ein wichtiges Bindeglied innerhalb des transeuropäischen Schienennetzes. Personen- und Güterverkehr können auf wichtigen Streckenabschnitten getrennt werden.

Überzeugungsarbeit bei den Aufgabenträgern

Die Oberbürgermeister des Sächsisch-Bayerischen Städtenezes haben auf ihrer Lenkungsausschusssitzung im Dezember 2005 die Einführung des integralen Taktfahrplans als Ziel ihrer Arbeit beschlossen. Zur Einführung des ITF müssen aber in erster Linie die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs bereit sein. Das Sächsisch-Bayerische Städtenez hatte bereits im Sommer 2005 den entsprechenden Aufgabenträgern in Sachsen (Verkehrsverbund Mittelsachsen, Verkehrsverbund Vogtland und Verkehrsverbund Oberelbe) sowie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) das von Professor Hesse erarbeitete Gutachten vorgestellt. Anfang des Jahres 2006 wurde zwischen den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs in Sachsen kontrovers diskutiert, ob eine Einführung des ITF auf der Sachsen-Franken-Magistrale in absehbarer Zeit technisch möglich sei. Um diese Frage zu klären, hat das Institut für Regional- und Fernverkehrs-

planung (iRFP) im Auftrag des Verkehrsverbundes Mittelsachsen, des Verkehrsverbundes Vogtland und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft eine Studie erstellt und dabei zwei Fahrplanvarianten untersucht. Das Institut empfahl den Verbänden, die ITF-gerechte Fahrplanvariante als strategisches Zielkonzept zu verfolgen und schrittweise umzusetzen. Die Aufgabenträger einigten sich im April 2006 darauf, den Empfehlungen der Gutachter zu folgen und das Konzept des ITF mitzutragen.

Start zum Fahrplanwechsel 2006/2007

Für den Fahrplanwechsel 2006/07 kündigte die DB AG bereits im März 2006 den Wiedereinsatz der Nahverkehrsrieblwagen der Baureihe 612 auf der Sachsen-Franken-Magistrale an. Das Angebot bestand aus acht Zugpaaren mit einer Fahrzeit von vier Stunden und 20 Minuten zwischen Dresden und Nürnberg. Neu an dem Konzept war, dass DB Fernverkehr die Züge bei DB Regio Oberfranken bestellt. Für die Aufgabenträger ein großer Vorteil: Die Züge verkehren eigenwirtschaftlich und benötigen daher keinen zusätzlichen Anteil der knappen Regionalisierungsmittel. Für die Bahnreisenden ist das ebenfalls vorteilhaft: Sie können mit dem Fernverkehrszug zum Nahverkehrstarif – auch mit Ländertickets und Schönes-Wochenende-Ticket – fahren. Nur die Studenten mit Semesterticket bleiben derzeit noch außen vor.

Dezember 2007: Der integrale Taktfahrplan wird Realität

Im November 2006 einigten sich die Aufgabenträger des SPNV darauf, die zweite Stufe des ITF auf der Sachsen-Franken-Magistrale einzuführen. Im Rahmen der Bestellung des Jahresfahrplans 2007/2008 sollten die in der Stunde zwischen den eigenwirtschaftlichen Zügen des DB AG verkehrenden Züge so bestellt werden, dass sich ein Stundentakt ergibt. Nur ein Partner ließ sich nur schwer überzeugen: der Fernverkehr der DB AG. Er bestand auf eigenen, nicht in den integralen Taktfahrplan passenden Fahrzeiten. Die Folge wäre ein nicht merkbarer Fahrplan mit zwei von unterschiedlichen Zwei-Stunden-Takten und der Verlust von zahlreichen Anschlussbeziehungen entlang der Strecke gewesen. Die Oberbürgermeister stellten sich konsequent hinter die Forderung eines ITF, so-



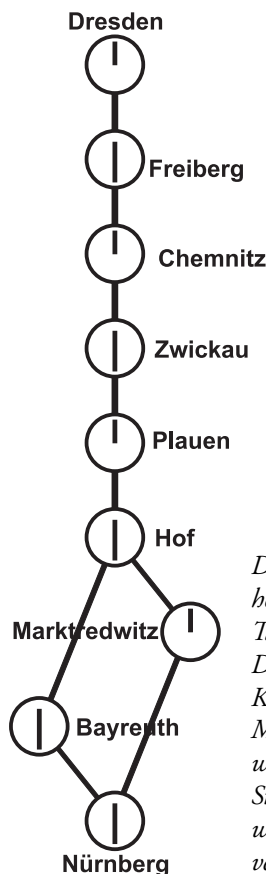
Zwischenhalt in Plauen.

dass die DB AG kurz vor der Bestellung der Zugleistungen einlenkte. Der Einführung des Stundentaktes auf der Sachsen-Franken-Magistrale stand nun nichts mehr im Wege. Seit seiner Einführung haben sich die Fahrgastzahlen spürbar erhöht. Zur Jahresmitte 2008 nahmen die Fahrgastzahlen an Werktagen um 17 Prozent und am Wochenende um 20 Prozent zu. Dafür ist das Angebot nicht etwa verdoppelt worden, wie man zunächst annehmen mag – die vorhandenen Zugleistungen sind nur so

aufeinander abgestimmt worden, dass ein schlüssiges Konzept entsteht, das weder an Ländergrenzen noch an den Grenzen der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs Halt macht. Bis 2012 ist das derzeitige Angebot – auch das des Fernverkehrs – abgesichert.

Elektrifizierung bis Hof in Sicht

Der elektrische Fahrdrabt aus Richtung Leipzig und Dresden endet – bedingt durch die Interessen der DDR – in Reichenbach im Vogtland. Für den Reisezugverkehr ist aber Reichenbach kein sinnvoller Endpunkt. Daher verkehren im laufenden Fahrplan Diesellokomotiven durchgehend bis Dresden und Leipzig. Die Erweiterung des elektrischen Netzes bis zum Anschluss an das bayerische Netz in Nürnberg und Regensburg, die lange mit Rücksicht auf die umstrittene Neubaustrecke von Nürnberg nach Erfurt politisch blockiert wurde, drängt sich geradezu auf. Um das Projekt voranzubringen, hat Sachsens Verkehrsminister Thomas Jurk zugesichert, die Vorplanungskosten für einen Ausbau (Elektrifizierung) der Strecke zu übernehmen. Aus Berlin konnte Jurk im März 2007 die Zusage einholen, dass der Bund die Investitionsmittel für die Elektrifizierung zwischen Reichenbach und Hof um 50 auf insgesamt 126 Millionen Euro aufstockt. Die Bauarbeiten sollen 2010 beginnen und müssen, um EU-Mittel einsetzen zu können, bis 2013 beendet sein.



Das Prinzip des heute gefahrenen Taktfahrplans. Die idealen Knotenzeiten zur Minute 0 und 30 werden in fast allen Stationen nur um wenige Minuten verfehlt.



www.saechsisch-bayerisches-staedtenetz.de/

Der Kommentar: **Auf tönernen Rädern in sichere Zukunft?**

■ Was das Sächsisch-Bayerische Städtetz geleistet hat, hat in Deutschland Seltenheitswert. Zwar fordern viele Oberbürgermeister gerne den Erhalt des Fernverkehrs für ihre Stadt, aber meistens wissen sie von den Zusammenhängen nur so viel, dass man Fernverkehr mit „ICE“ beschreibt, und oft genug genügt einer am Tag, damit sie in Jubel ausbrechen.

Die Oberbürgermeister des Sächsisch-Bayerischen Städtetzes haben aus bitterer Erfahrung gelernt, dass der Jubel über den ICE fast genauso schnell verfliegt, wie der Tag des Fahrplanwechsels, an dem der weiße Zug mit Sekt begrüßt wird.

„Durch eine Abstimmung mit Fahrkarten kann der Nachweis geführt werden, dass die Sachsen-Franken-Magistrale das Potenzial für einen leistungsfähigen Schienenverkehr hat, auch für den Fernverkehr. Dieser ist nach wie vor das erklärte Ziel des Sächsisch-Bayerischen Städtetzes. Die Einführung des FSX war somit ein taktischer Schritt zurück, um hierfür genügend Anlauf nehmen zu können“, sagte Bayreuths Oberbürgermeister Michael Hohl anlässlich der Verleihung des Fahrgastpreises 2008 durch den PRO BAHN-Bundesverband in Leipzig.

Betrachtet man sich die derzeitigen Fahrgastzahlen und die Zusammensetzung der Fahrgäste und setzt sie in Beziehung zur Geschäftspolitik der Führung der DB, so wird diese Forderung ein Wunschtraum bleiben, wenn man „Fernverkehr“ mit „ICE“ gleichsetzt.

Warum fährt DB Fernverkehr hier noch?

Genaue Fahrgastzahlen und ein Überblick über die verwendeten Fahrscheine sind, soweit ersichtlich, bislang nicht veröffentlicht. Sie sind das Unternehmensgeheimnis der DB. Doch die praktische Beobachtung lässt erkennen, dass auch zu Spitzenzeiten kaum mehr als 300 Fahrgäste im Zug sitzen. Dass die Fahrgastzahlen am Wochenende höher sind als in der Woche, spricht für einen hohen Anteil an Ausflüglern und Schönes-Wochenende-Fernreisenden, die den weitaus höheren Fernverkehrstarif nicht akzeptieren würden. Die Fahrgäste – wie auf Hauptstrecken – nach Fern- und Nahverkehr zu sortieren, würde dazu führen, dass der Fernzug die magische Grenze von 200 Fahrgästen pro Zug nicht erreicht.

Warum hat sich DB Fernverkehr dennoch engagiert? Man kann es dem Einsatz einzelner Mitarbeiter zurechnen, aber es gibt auch andere Lesarten. Denn auf der ähnlich ausgelasteten Verbindung von München nach Passau genügte ein Zuschuss von 85 Cent pro Zugkilometer, damit die DB die Ausschreibung gewann. Rechnet man den Zuschuss für den Regionalexpress von acht Euro Zugkilometer mit dem Zuschuss von null Euro für den Zug im Auftrag von DB Fernverkehr zusammen, so beträgt der Durchschnitt immer noch vier Euro – ein glänzendes Geschäft, das die DB sich nicht entgehen lassen wollte. Aber man sollte auch wissen: Diese Konstruktion hält dem Beihilferecht der EU nicht stand.

Qualitätssicherung tut not

■ Das heutige Angebot auf der Sachsen-Franken-Magistrale ist zwar hinsichtlich der Geschwindigkeit und Fahrplandichte überzeugend. Für die Beförderungsqualität kann das aber nicht gelten. Die fahrzeugtechnischen Nachteile der derzeit eingesetzten Dieseldieselmotoren der Baureihe 612 sind nicht wegzudiskutieren: lärmende Motoren unter dem Fahrgastraum, unruhige Fahrweise, steile, ungünstige Einstiege und eine Klimatisierung, die bei stärkerer Besetzung stickige Luft nicht verhindern kann. Andere Nachteile lassen sich aber mildern. Mit 80 % Besetzung sind die Fahrzeuge bereits überbelegt, denn es gibt zu wenig Platz für Gepäck. Die ersten Fahrgäste stehen dann schon in den Vorräumen und im Gang, und es ist so eng, dass man freie Plätze im Innern des Wagens nicht erreichen kann – und wenn man einen erreicht, dann zeigt der Nachbar hilflos auf sein Gepäck. Ist der Zug zu fast 100 % besetzt, wird es drangvoll eng. Dann sinkt die Beförderungsqualität auf den Nullpunkt. Gerade potenzielle Fernverkehrsfahrgäste sitzen lieber im Stau bequem in ihrem Auto, statt sich in einen solchen Zug zu quetschen. Zusätzliche Fahrzeuge sollten daher die Verkehrsspitzen entschärfen.

„**Einfach Scheiße!**“ Ein besonderes Problem sind die Toiletten. Über 150 Reisende mit einer einzigen Toilette auf eine vierstündige Fahrt zu schicken, ist ganz einfach eine Zumutung – im ICE müssen sich nur rund 40 Leute eine Toilette teilen. Und es

kommt hinzu, dass die gern beworbenen Angebote „Bayern-Ticket“, „Sachsen-Ticket“ und „Schönes-Wochenende-Ticket“ auch ein Publikum anlocken, das es mit den Leistungen der Zivildienstleistung nicht so genau nimmt. Wenn man am frühen Sonntagmorgen nach einer Stunde Fahrt schon nur noch einen „Saustall“ vorfindet, dann ist das ganz einfach nur noch das Wort „Sch...“ wert. Aber das ist kein Einzelfall! Schon zur Halbzeit der Fahrt im Bereich Hof sind nämlich auf der Toilette so viele Leute gewesen wie auf einer ICE-Toilette nach achtstündiger Fahrt.

Wie Fahrgäste darüber denken, die einen ganz normalen Fahrschein zur Weiterfahrt mit dem ICE haben, sollte man sich sehr ernsthaft vergegenwärtigen. Die Not, in die Fahrgäste – etwa Eltern mit kleinen Kindern und ältere Menschen – geraten, kann auch die beachtliche Freundlichkeit der Zugbegleiter nicht mildern. Abhilfe ist möglich – eine Zwischenreinigung im fahrenden Zug im Bereich rund um Hof, also zur Halbzeit, sollte zum Standard gehören. Das kann man keinem Zugbegleiter zumuten, denn dafür braucht man einen Schutzanzug, Absauggerät und Desinfektionsmittel.

Es gibt viel zu tun Das Engagement des Städtetzes für den Franken-Sachsen-Express ist auch im Bereich des Marketings bemerkenswert. Immer wieder wird auf den Express mit Marketing-Aktionen hingewiesen. So führten die Netzstädte zusammen

mit DB Regio vom 10. bis 14. März 2008 eine „Frühstücks-Aktion“ durch, um über den Franken-Sachsen-Express zu informieren. Auf dem Hauptbahnhof jeweils einer anderen Netzstadt wurden am Vormittag Baumwolltragetaschen mit Städtemotiv sowie Infomaterial zum Franken-Sachsen-Express und einem Gebäckstück an die zu- und aussteigenden Passagiere der Züge verteilt. Die Bekanntmachung von Events einer der Netzstädte in den anderen Städten stärkt das Gemeinschaftsbewusstsein der Region. Das ist eine gute Voraussetzung, das politische Gewicht der Städte in den Landeshauptstädten und bei den Aufgabenträgern zu erhöhen. Aber nach einem halben Jahr des voll ausgebauten Angebots im Schienenverkehr können Abnutzungserscheinungen und Qualitätsmängel die positive Fahrgastentwicklung infrage

stellen – darauf sollte man verstärkt achten. Bei den Aufgabenträgern des Nahverkehrs wird nicht viel für die aktive Qualitätskontrolle getan, und sie würde sich auch nicht auf die IRE-Züge beziehen dürfen, die von DB Fernverkehr bestellt sind. Wenn die Lokalpresse erst einmal Qualitätsmängel spitzkriegt, dann ist schnell sehr viel von der mühsam aufgebauten Akzeptanz der attraktiven Verbindung verspielt.

Politisch dürfte eine qualifizierte Verbindung von Dresden über die Sachsen-Franken-Magistrale nach Nürnberg mittlerweile auf der sicheren Seite sein. Aber die Räder, auf denen sie rollt, sind in vielerlei Hinsicht noch tönern – das Städtetz wird weiter kämpfen müssen.



Nicht einmal eine Stunde nach Abfahrt in Nürnberg sieht die Toilette so aus. Eine andere gibt es nicht. Und bis Dresden sind es noch dreieinhalb Stunden ...

Fahrzeugtechnik statt Elektrifizierung

■ Wie es mit dem elektrischen Zugbetrieb von Hof nach Süden weitergehen soll, ist derzeit noch völlig offen. Die Interessenlagen:

- Der wachsende Güterverkehr braucht die Strecke nach Regensburg. Das ist außerhalb der DB einhellige Meinung, und auch innerhalb der DB wächst das Wissen, dass die Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg dem Güterverkehr kaum neue Kapazitäten verschafft. Auch in der Verbindung Leipzig – Hof – München würden durchgehende Reisezüge mit elektrischem Antrieb sinnvoll einzusetzen sein. Die wirtschaftliche Priorität liegt daher eindeutig auf dieser Verbindung.
- Die Strecke von Marktredwitz nach Nürnberg wäre eine sinnvolle Verbindung zum elektrifizierten tschechischen Eisenbahnnetz, aber im Reisezugverkehr ist die Verbindung über Furth im Wald heute schon von größerer Bedeutung, und der Güterverkehr in Ost-West-Richtung ist vergleichsweise gering. Vor allem aber hat sie den Nachteil, dass sie nicht über Bayreuth führt.
- Nach Bayreuth führt hingegen die Verbindung über München und die Schlömerer Kurve, aber die Strecke ist abschnittsweise eingleisig und für den Güterverkehr nach Tschechien nicht nutzbar. Wirtschaftlich betrachtet ist die Elektrifizierung für sieben Zugpaare täglich nicht sehr interessant. Wird also weiterhin in Sachsen die Elektrifizierung in Richtung Nürnberg favorisiert, so droht Bayreuth im Abseits zu landen.

Die Alternative ist, das Problem fahrzeugtechnisch zu lösen: Während die ersten Neigezüge, die zwischen Hof, Bayreuth und Nürnberg in Betrieb genommen wurden, dieselelektrisch angetrieben waren, setzen DB und Industrie auf den dieselhydraulischen Antrieb. Das Ergebnis – die in ständig wechselnden Tonarten jaulenden Dieselmotoren unter den Sitzen – müssen die Fahrgäste heute aushalten.

Moderne Technik (siehe dazu Seite 7 ff. in dieser Ausgabe) macht den dieselelektrischen Antrieb erheblich sparsamer. Das würde sich auch auf der steigungsreichen Sachsen-Franken-Magistrale schnell in barer Münze auszahlen.

Der nächste Schritt wäre aber der Einsatz von Hybrid-Fahrzeugen nach dem Vorbild des französischen AGC (Seite 12), der mit einem Fahrwerk des „Gröna Tåget“ (Seite 8) kombiniert werden müsste. Alle Komponenten werden in absehbarer Zeit serientauglich zur Verfügung stehen.

Den Schlüssel, diese Entwicklung voranzutreiben, dafür halten die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs in der Hand, denn sie können über die Bestellungen bestimmen, was fährt. Der Illusion, eine solche Entwicklung werde von einem „eigenwirtschaftlichen Fernverkehr“ geleistet, sollte man sich nicht hingeben.

Rainer Engel