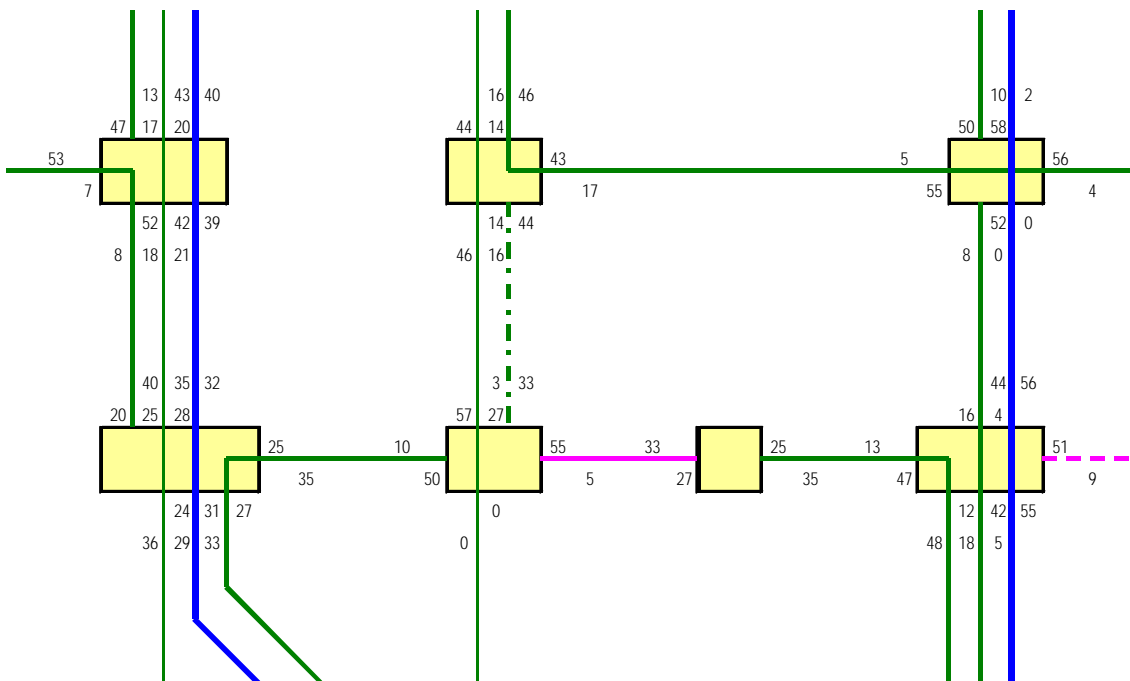




MODERNER SACHSENTAKT

Mit Bahn und Bus durch Stadt und Land

- *Perspektiven für eine Qualitätsoffensive im öffentlichen Verkehr in Sachsen*



Der BUND fordert Landesinitiative für den öffentlichen Verkehr

Chemnitz, den 5. November 2001: Der BUND Landesverband Sachsen fordert eine deutliche Attraktivierung des öffentlichen Personenverkehrs im Freistaat Sachsen.

Der Bund Umwelt Naturschutz (BUND) Sachsen setzt sich als Umweltverband für einen Quantensprung in der Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ein.

Der Zustand der Abstimmung der Fahrpläne der einzelnen Bahnlinien in Sachsen ist insbesondere für den landesweiten oder den die Landesgrenzen überschreitenden (inter-) regionalen Verkehr nur als mangelhaft zu bezeichnen. Oft sind aber auch die regionalen Buslinien dermaßen schlecht abgestimmt, daß man nicht von einem attraktiven und integrierten Angebot reden kann.

Will man mit dem öffentlichen Verkehr in die Region, trifft man auf aus technischen Gründen stillgelegten oder kurz vor diesem Schritt stehenden Strecken, auf denen die Züge im Bummelzugtempo wenige Fahrgäste befördern. In den Umsteigebahnhöfen muß man oftmals eine halbe Stunde oder mehr warten. Auch in den Tagesrandstunden und am Wochenende, aber insbesondere in den Randbereichen der sächsischen Ballungsgebiete sind die Angebote oftmals sehr dünn und können kaum als Alternative zum Auto verstanden werden. Dieser Mangel behindert die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in Sachsen als Grundangebot der Mobilität, da die BürgerInnen, die ohne Auto leben (müssen), diskriminiert werden und die übermäßige Nutzung des Autos Mensch und Umwelt belastet.

Der BUND Sachsen hat deswegen ein Programm für eine Qualitätsoffensive im öffentlichen Verkehrs ausgearbeitet:

Moderner „SachsenTakt“ – mit Bahn und Bus durch Stadt und Land

13 Punkte für einen besseren öffentlichen Verkehr

Mobilität für Alle und ein attraktiver öffentlicher Verkehr (ÖV) in allen Städten und Regionen Sachsens sind die Ziele für die sich der BUND einsetzt.

Wenn der Freistaat Sachsen eine umweltgerechte, soziale und effiziente Mobilität für alle BürgerInnen sicherstellen will, braucht Sachsen einen Innovationsschub für ein verlässliches und attraktives ÖV-System. Ein von den Bürgern akzeptierter, moderner öffentlicher Verkehr löst viele Verkehrs- und Stau-Probleme. Damit der ÖV jedoch tatsächlich von den BürgerInnen angenommen wird, sind deutlich höhere Anstrengungen in diesem Bereich nötig. Für einen attraktiven ÖV in Sachsen im 21. Jahrhundert sind folgende Punkte unabdingbar:

1. Ein dichtes ÖV-Netz in Sachsen

Möglichst 90% der Bevölkerung Sachsens sollen eine regelmäßig bediente Haltestelle des öffentlichen Nahverkehrs in der Nähe der Wohnung haben. Dies gilt auch für die Ziele der Fahrten zum Arbeitsplatz und zur Versorgung. Die Fußwege zur Haltestelle sollen im städtischen Nahverkehr eine Distanz von 300 bis 500 Metern nicht überschreiten, zum Bahnhof soll es nicht länger als 1000 Meter sein. Andernfalls sind Zubringersysteme anzubieten (Bike + Ride, OrtsBus, „BahnTaxi“).

Dazu muß das Netz des öffentlichen Verkehrs deutlich besser verknüpft werden. Eine Abstimmung von Bahn- und Busliniennetz ist notwendig. Dazu sind auch einige Bahnstrecken wiederzubeleben. Die Zugangsmöglichkeiten sind durch Stationsneubau und -verlegung, sowie neue Zugänge zu verbessern.

Der Freistaat Sachsen wird aufgefordert, die Zahlungen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die er vom Bund

(Regionalisierungsmittel) erhält in vollem Umfang für den öffentlichen Nahverkehr auf der Schiene einzusetzen und den Mitteleinsatz durch Ausschreibungen und Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen effizienter zu gestalten und zugunsten besserer Angebote einzusetzen. Stilllegungen aus technischen Gründen dürfen nicht hingenommen werden.

2. Ein attraktives Angebot von 4.30-23.30 Uhr.

Sachsen braucht ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr von 4.30 bis 23.30 Uhr (Samstags/Sonntags morgens später und Freitags/Samstags abends länger). Dabei soll der Stundentakt von 8 bis 22 Uhr konsequent durchgehalten werden. Unter Umständen ist eine Ergänzung des liniengebundenen Bahn- und Busnetzes durch bedarfsgesteuerte Systeme (bspw. Anrufsammeltaxi) sinnvoll. Im überregionalen Verkehr sind wieder verstärkt Nachtzüge (oder Busse) wünschenswert.

Die Züge und wichtigen Regionalbusse (LandBus) sollen mindestens im Stundentakt verkehren, der im Umland größerer Städte (ab ca. 50.000 Einwohner) zumindest in der Spitzenzeit zum Halbstundentakt verdichtet wird. Der Zwei-Stundentakt sollte auf Einsätze in dünn besiedelten Regionen beschränkt werden, wobei die Lastrichtungen wenn immer möglich stündlich anzubieten sind. Überlegt werden kann in diesen Bereichen schwächerer Nachfrage auch die Erschließung mit Anrufsammeltaxen (AST) oder preisgünstigen „Bahntaxis“ (Kooperation Bahn-Taxigewerbe bietet günstigen Sammeltaxi-Fahrpreis für Bahnkunden im Umfeld eines kleinen Bahnhofes an).

In Städten sollte Busse und Bahnen (StadtBus und StadtBahn) wenn möglich immer im 10 Minuten Takt fahren um gute Anschlüsse untereinander und zur Eisenbahn anbieten zu können. Im Spätverkehr sind Anschlußsysteme an einem zentralen Verknüpfungspunkt

(Nachtstern) im Viertel- oder Halbstundentakt vorzusehen. In Großstädten soll der NachtBus die ganze Nacht verkehren.

3. Abstimmung der Angebote zum integralen „SachsenTakt“

Alle Busse und Bahnen sollen wo immer möglich gegenseitigen Anschluß in alle Richtungen bieten. Durch den Integralen Taktfahrplan (ITF) werden die im stündlichen Takt verkehrenden Züge in den Knoten- und Anschlußbahnhöfen derart miteinander verknüpft, daß mit kurzen Übergangszeiten umgestiegen werden kann.

Die großen Eisenbahnknoten Leipzig, Dresden, Chemnitz und Zwickau werden zu Drehscheiben des Nah- und Fernverkehrs der Bahn, mit Anschlüssen zwischen allen Zügen und nach allen Richtungen. Durch den ITF in Sachsen werden alle an den SachsenTakt angeschlossenen Orte entweder direkt oder mit kurzem Umstieg miteinander verbunden.

Wird der RegionalBus in dieses System integriert und verkehren die städtischen Busse und Bahnen im kurzen Takt oder auf die Anschlüsse in den Knoten orientiert, verkürzen sich die Reisezeiten im gesamten Land spürbar.

Damit kann der öffentliche Verkehr erstmals eine dem Autoverkehr angenäherte Erreichbarkeit nicht nur auf wenigen, schnellen Hauptstrecken zwischen großen Agglomerationen bieten, sondern ist im ganzen Land mit einem attraktiven und zeitgemäßen Angebot vertreten.

Die Planungen zum SachsenTakt und die notwendigen Ausbauten sind mit deutlich mehr Nachdruck durchzuführen.

4. Attraktives Tarifsysteem für den SachsenTakt

Es ist für den SachsenTakt ein einfaches und günstiges Tarifsysteem zu fordern. Anzustreben ist bei der geringen Größe Sachsens ein das ganze Land umfassender Tarif- und Verkehrsverbund; alle Bahnen

und Busse sollen mit einem Fahrschein benutzbar sein (für den auch die BahnCard gilt). Unabhängig vom neuen Preissystem der DB AG für den Fernverkehr müssen die schnellen regionalen Verbindungen in Sachsen ohne Reservierungsbindungen oder ähnliches frei zugänglich sein und der volle Ermäßigungssatz wirksam sein.

Ein preiswertes „SachsenAbo“ (999,- DM) soll als Generalabonnement freien Zugang zu allen öffentlichen Verkehrsmitteln bieten und damit die Zugangsbarrieren zum ÖV deutlich senken. Ergänzende Angebote wie das BahnTaxi oder CarSharing sind in die Tarife zu integrieren.

5. Qualitätssprung im Verkehr zwischen den sächsischen Mittel- und Großstädten

Im Verkehr zwischen den mittleren und großen Städten besteht ein großes Nachfragepotenzial nach schnellen Verbindungen auf der Schiene. Gerade hier kann der Bahnverkehr mit schnellen Regionalzügen (InterRegio und RegionalExpres, neuerdings InterRegioExpres) auf moderner Infrastruktur und mit Neigetechnik-Fahrzeugen ein attraktives schnelles Angebot bereitstellen. Dieser Regionalschnellverkehr hält dabei nur in den bedeutenderen Bahnhöfen (Städte über 20.000 Einwohner) und kann auf modernisierten Strecken deswegen deutlich schneller als die überall haltenden Regionalbahnen fahren.

Reisegeschwindigkeiten um 100 km/h bei 160 km/h „Spitze“ können die Fahrzeiten auf den einzelnen Abschnitten zwischen den großen Städten Leipzig, Dresden, Görlitz, Chemnitz und Zwickau auf jeweils etwas unter eine Stunde drücken. Durch die Anschlußgarantie in den Knoten und die kurzen Fahrzeiten ist der Bahnverkehr mit dem „SachsenExpress“ erstmals konkurrenzfähig zum Auto.

6. Qualitätssprung für Sachsens Mittel- und Großstadtregionen

Ein Qualitätssprung ist vor allem im öffentlichen Verkehr der Mittel- und

Großstadtregionen nötig, um in diesen Regionen eine angemessene Bedienungsqualität und eine Entlastung von Staus mit den damit verbundenen Abgas- und Lärmemissionen zur Steigerung von Wohnumfeld- und Lebensqualität zu ermöglichen.

In den großen Agglomerationen Leipzig und Dresden sind kombinierte RegionalBahn-/S-Bahn-Systeme mit Taktzeiten von 15 bis 30 Minuten anzubieten, die sich knapp 30-40 km ins Umland erstrecken und auch tangentielle Strecken einbeziehen.

In den kleineren Städten wie Plauen, Zwickau, Chemnitz, Görlitz sind Planungen anzustellen wie durch flächendeckende alternative Verkehrssysteme – wie Regionalstadtbahnen – kurz- bis mittelfristig direkte Verbindungen zwischen Stadt- und Umland hergestellt werden können (CityBahn nach dem „Chemnitzer Modell“, Vogtlandbahn ins Zwickauer Stadtzentrum).

Diese stadtregionalen Nahverkehrssysteme dienen als Grundstruktur für die regionalen und lokalen Zubringerlinien. Auch die Stadt- und Regionalplanung hat sich danach zu richten, so daß neue Nutzungen sich künftig an den ÖV-Linien konzentrieren.

7. Qualitätssprung für den Stadtverkehr

Ein Quantensprung bei der Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs ist auch in den Städten anzustreben. Hier sind vor allem Sonderspuren und Bevorrechtigungen an Ampeln für Busse und Bahnen zu schaffen um die Fahrzeiten zu kürzen, den ÖV zu privilegieren und damit dessen Image zu heben.

Um Wartezeiten und Umsteigezeiten zu kürzen, sollen die Taktichten – bspw. in Leipzig und Dresden auf 7,5 Minuten, in den anderen Städten auf 10 Minuten – gesenkt werden. Die Haltestellendichte ist zur Verkürzung der Fußwege zur Haltestellen und damit der Kürzung der Gesamtreisezeiten (Fußweg-ÖV-Fußweg) zu erhöhen.

Durch eine hohe räumliche und zeitliche Dichte des Angebotes bei gleichzeitiger Bevorrechtigung vor dem Autoverkehr wird der ÖV in den Städten wesentlich attraktiver, weil Benachteiligungen, Wartezeiten und lange Fußwege entfallen.

8. Moderne und leistungsfähige Bahninfrastruktur als Rückgrat des SachsenTakt

Moderne Bahnanlagen, die schnell und leistungsfähig sind, bilden die Voraussetzung für ein attraktives ÖV-Netz in Sachsen. Die vernachlässigten Haupt- und Nebenbahnen müssen endlich auf einen zeitgemäßen Stand gebracht werden und eine für ein modernes Angebot angemessene Reisegeschwindigkeit zulassen.

Die Hauptstrecken für den schnellen Regionalverkehr mit Reisegeschwindigkeiten um 100 km/h (Ist-Zustand 60-70 km/h) sollen – auch unter Zuhilfenahme der Neigetechnik – bis zu 160 km/h befahrbar sein. Auf Nebenstrecken sollen mittlere Reisegeschwindigkeiten der Regionalzüge um 60 km/h möglich werden (Ist-Zustand mit Langsamfahrstellen: 15-30 km/h). Damit können auf vielen Strecken erst die Möglichkeiten zur Verknüpfung der Züge in den Knotenbahnhöfen (Integraler Taktfahrplan) und einen wirtschaftlicher Betrieb (Umläufe) geschaffen werden.

In den großen Knoten sind kreuzungs-freie Zufahrten zu ermöglichen, die Verspätungsübertragungen vermeiden und die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe erhöhen. Langsame und schnelle Verkehre sind im Knotenzulauf zu ent-mischen. Durch moderne Signalanlagen können neben einer Kapazitätssteigerung auch eine Verkürzung der Wartezeiten zwischen den einzelnen Anschlußzügen im Knoten erreicht werden.

9. Moderne Fahrzeuge

Spurtstarke Fahrzeuge im Nahverkehr und Neigetechnikzüge im regionalen Schnellverkehr auf kurvenreichen Strecken machen den Bahnverkehr deutlich schneller. Moderne Züge mit hohem

Komfort für die Reisenden, geringem Energieverbrauch und hoher Wirtschaftlichkeit, sowie guter Beschleunigung sind eine weitere Grundvoraussetzung für einen attraktiven ÖV. Dies gilt auch für die Busse und Straßenbahnen. Gerade für die Fahrzeuge auf der Schiene muß der Freistaat deutlich mehr Fördermittel zur Verfügung stellen, so daß die Verkehrsunternehmen die teuren, aber notwendigen Investitionen in zeitgemäße Fahrzeuge tätigen können.

10. Direkter, barrierearmer Zugang zum SachsenTakt

Der Zugang zu den Verkehrsmitteln des SachsenTakt soll mit geringen Widerständen für die Nutzer verbunden sein. Besonderes Augenmerk soll dabei den Bedürfnissen von Behinderten, Alten, Kindern und Menschen mit Kinderwagen gelten. Gleichzeitig sind auch die Möglichkeiten zur Beförderung von Gepäck und Fahrrädern zu verbessern. Die Zugänge zu den Haltepunkten und Haltestellen sollen direkt, sicher und ohne längere Wartezeiten an Straßen oder Ampeln durchzuführen sein. Zur Verkürzung der Wege sind die Bahnhöfe an möglichst vielen Seiten zu öffnen (v.a. Rückseiten).

11. Moderne und attraktive Haltestellen für Bahn- und Bus im SachsenTakt

Die Haltestellen sind die Visitenkarten eines Verkehrsunternehmens. Sie sind umfassend und zügig zu sanieren um einen attraktiven Standard zu erreichen. Dazu gehören kurze Wege beim Umsteigen zwischen Bahn und Bus, Fahrradstellplätze, Witterungsschutz und eine ansprechenden Ausstattung (Überdachte Sitze, lesbare und beleuchtete Fahr-/Umgebungspläne, Fahrkartenautomat, Uhr...). Erforderlich ist ein Programm bei dem der Freistaat gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen die Haltepunkte und wichtige Umsteigepunkte (auch bei der Straßenbahn) modernisiert.

Dabei muß insbesondere auch den Erfordernissen sozialer Sicherheit

entsprochen werden, denn auch das beste ÖV-System bringt dann nichts, wenn sich die BürgerInnen nicht trauen es zu benutzen.

12. Höhere Attraktivität und mehr Wirtschaftlichkeit durch zielorientierten Wettbewerb

Die Chance, Qualität und Angebot des ÖV durch Ausschreibungen zu verbessern müssen stärker als bisher genutzt werden. Beispiele aus anderen Bundesländern zeigen, daß durch neue Anbieter frischer Wind in den Nahverkehr gebracht wird und durch den Wettbewerbsdruck auch bei der DB AG Innovationspotentiale freigesetzt werden.

Grundlage für Wettbewerb der auch zu Angebotsverbesserungen führt, ist aber eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur. Ein unkontrollierter Wettbewerb als Selbstzweck ist jedoch abzulehnen. Bei den Ausschreibungen ist auf eine Festlegung von Qualitätsstandards (Sauberkeit, Pünktlichkeit / Anschlußsicherung, einheitlicher SachsenTarif...) und deren Erfüllung zu achten.

13. Arbeitsplätze sichern – Menschen fahren Menschen

Ein attraktiver Nahverkehr wird von Menschen für Menschen angeboten. Nach der Wende hat der umfangreiche Personalabbau bei der Bahn einen guten Teil zur Perspektivlosigkeit vieler Menschen in Sachsen beigetragen. Auch die Auftragseinbrüche bei der Bahn-industrie trugen dazu bei. Durch Aufträge für Fahrzeugen und Dienstleistungen bei steigender Nachfrage nach öffentlichem Verkehr können Arbeitsplätze gesichert werden. Und trotz aller Bestrebungen zu Rationalisierung entsteht der Kontakt zum Kunden nach wie vor nur durch persönlichen Umgang eines freundlichen und kompetenten Personals: Das Herausheben von Fahrrädern und Kinderwagen, der Schutz vor Vandalismus, Auskünfte und Hilfestellungen sowie der persönliche Kontakt lassen sich nicht durch Automaten ersetzen.

Ein moderner öffentlicher Verkehr setzt auch auf die Menschen – bei Produzenten, Kunden und Personal.

Zukunftsfähige Mobilität

Bei der Konzeption für einen modernen SachsenTakt handelt es sich weitgehend um eine Vision für Sachsen. Zwar konnten auch in Sachsen Erfolge erzielt werden. Allerdings sieht es für den Nahverkehr nicht so rosig aus. Die Potentiale werden durch fehlenden politischen Willen in Land und vor Ort oft nicht ausgeschöpft. In Rheinland-Pfalz als führendem Bundesland in Sachen Schienenverkehr v.a. aber in der Schweiz oder in den Niederlanden finden sich viele der angesprochenen Aufgaben und Projekte in der Planung, Umsetzung oder sind schon lange realisiert.

Dies sollte Ansporn für die sächsische Verkehrspolitik sein, in Bezug auf umweltgerechten Verkehr und Mobilität für Alle deutlich engagierter als bisher tätig zu werden und Versäumnisse aufzuholen.

Für Auskünfte steht Ihnen zur Verfügung:

BUND Arbeitskreis Verkehr in Sachsen
Stephan Besier,
[0341/926.05.62](tel:03419260562) | stephan.besier@gmx.de
Matthias Heyck;
[0371/404.71.17](tel:03714047117) | mheyck@web.de

oder der

BUND Landesverband Sachsen,
Henriettenstraße 5, 09112 Chemnitz
[0371/30.14.77](tel:0371301477)
BUND.sachsen@t-online.de