

EINER VON UNS

Ein Anruf bei Olaf Behr, stellvertretender Vorsitzender im PRO BAHN-Landesverband Thüringen



Olaf Behr

Zum Fahrplanwechsel im Dezember geht die Neubaustrecke Halle –/ Leipzig – Erfurt und damit teilweise auch der neue Fernverkehrsknoten Erfurt in Betrieb. Was erwartet die Fahrgäste im Fernverkehr in Thüringen?

Im Fernverkehr entfallen durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke die bisherigen Halte des ICE in Weimar und Naumburg. Die Wege zum Fernzug werden damit für alle Thüringer, die bisher dort zugestiegen sind, länger und umständlicher. Die Erfurter Fahrgäste hingegen erwarten Fahrzeitverbesserungen. Sie werden mit der ICE-Linie 50 etwa 20 Minuten schneller in Leipzig und Dresden sein. Außerdem wird eine neue ICE-Linie 15 eingeführt, die Erfurt alle zwei Stunden umsteigefrei mit Frankfurt und Berlin verbindet. Abzuwarten bleibt, wie teuer der Zeitvorteil wird, denn in der Vergangenheit haben sich die Fahrpreise bei der Inbetriebnahme von Schnellfahrstrecken auf den betroffenen Relationen immer deutlich erhöht. Auf der Saalbahn über Jena wird der ICE nach Berlin und München wieder im echten Stundentakt verkehren, jedoch nur noch über Leipzig, nicht mehr alternierend dazu über Halle. Von Januar bis September soll die Strecke außerdem für den durchgehenden Verkehr gesperrt werden; es fährt also 9 Monate lang gar kein ICE mehr nach Saalfeld, Jena und Naumburg.

Welche Auswirkungen wird die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Halle –/ Leipzig – Erfurt und die Teil-Inbetriebnahme des neuen Fernverkehrsknoten Erfurt auf den Nahverkehr in Thüringen haben?

Da gibt es sehr tiefgreifende und leider auch negative Auswirkungen. Eine positive Nachricht für Nahverkehrsnutzer ist zunächst die Angebotsausweitung auf

der dann nicht mehr vom ICE befahrenen Strecke von Erfurt über Weimar, Apolda und Naumburg nach Leipzig und Halle. Hier werden in Zukunft stündliche Regionalexpress des neuen Anbieters Abellio die bisherige Aufgabe des ICE übernehmen. Auch auf anderen Strecken werden zusätzliche Regionalzüge fahren, um Anschlüsse an den ICE in Erfurt herzustellen. Diese Angebotsausweitung ist für Fahrgäste des Nahverkehrs natürlich erfreulich, aber sie hat auch Schattenseiten. Die wichtigste betrifft die Finanzierung. Den umfangreichen zusätzlichen Regionalverkehr muss Thüringen nämlich selbst bezahlen, während der ICE zuvor ohne Kosten für das Land fuhr. Thüringen bekommt für diese Ersatzverkehre auch kein zusätzliches Geld vom Bund, sondern muss sie aus dem Topf finanzieren, aus dem schon der bisherige Thüringer Regionalverkehr bezahlt wird und der alles andere als dauerhaft auskömmlich ist. Es ist daher nicht auszuschließen, dass wir in Zukunft Abbestellungen im Thüringer Regionalverkehr haben werden, die letztlich darauf zurückzuführen sind, dass wir auf Thüringer Binnenstrecken vormalige ICE-Linien ersetzen mussten. Die finanzielle Belastung wird noch verschärft dadurch, dass nun auf den Zulaufstrecken auf Erfurt ein Überangebot finanziert werden muss, um allen vom Fernverkehr abgehängten Landesteilen einen Regionalverkehrsanschluss an den Zentralknoten zu gewährleisten. Es ist zwar sicherlich schön für die Nutznießer, wenn dann beispielsweise auf dem Abschnitt Erfurt – Weimar ein Viertelstundentakt oder zwischen Erfurt und



Ein ICE-T hält auf seiner Fahrt von München nach Berlin im Bahnhof Jena-Paradies. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 verkehren diese Züge über Erfurt, nach Halle und Leipzig sollen dann neue Regionalexpress-Linien verkehren.

Sömmerda ein Halbstundentakt gefahren wird; wenn die Nachfrage aber nicht mitwächst und dafür dann der Regionalverkehr an anderer Stelle im Land gekürzt werden muss oder nicht den Anforderungen entspricht, kritisieren wir das. Eine weitere negative Auswirkung des ICE-Knotens ist, dass Takte und Anschlüsse abseits Erfurts vernachlässigt werden. So hatten wir zum Beispiel bisher auf der Strecke von Saalfeld über Jena nach Naumburg – eine der wichtigsten Pendlerstrecken des Landes – einen echten Stundentakt, das heißt, die Züge sind jede Stunde immer zur gleichen Minute abgefahren. Im Fahrplanjahr 2016 werden wir nun bis zu 14 Minuten Abweichung haben. Das ist eine erhebliche Verschlechterung für die Fahrgäste. In der Gesamtschau besonders ärgerlich ist aber, dass trotz aller „Verbiegungen“ des Regionalverkehrs in Richtung ICE-Knoten dort vielfach keine guten Anschlüsse bestehen. Der Grund dafür liegt darin, dass der Knoten nicht so funktioniert, wie die Bahn und die Landespolitik das immer versprochen haben. Ursprünglich sollten sich dort immer zur Minute 30 alle Fern- und Nahverkehrszüge treffen und so kurze Umsteigezeiten gewährleisten. Tatsächlich jedoch kommen beziehungsweise gehen die Fernzüge nun in einem Zeitfenster von Minute 20 bis 40, die Ankunftsbeziehungsweise Abfahrtszeiten einiger Nahverkehrszüge liegen noch davor bzw. danach. Das Folge sind lange Umsteigezeiten. Oder es ist gleich gar kein sinnvoller Umstieg mehr möglich, wie das Beispiel des neuen Regionalexpress von Leipzig nach Erfurt zeigt: Dieser extra als ICE-Ersatz für Weimar und Apolda eingesetzte Zug verpasst in Erfurt den Anschluss an den ICE in Richtung Frankfurt um ganze 8 Minuten.

Wie sind die Aussichten, den Fernverkehr und den Nahverkehr in Thüringen besser miteinander zu verknüpfen?

Solange die Landesregierung dabei auf den ICE-Knoten in Erfurt fixiert bleibt, sind die Aussichten leider nicht gut. Wir wissen von Fahrplanexperten sowie den Untersuchungen zum Deutschland-Takt, dass der Bahnhof Erfurt die Rolle als Zentralknoten zur Minute 30 im Gefüge der

deutschen Fernbahnhöfe nicht spielen kann. Im Gegenteil zeichnet sich ab, dass sich die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Fernzüge in den Fahrplänen nach 2016 noch weiter weg von der Minute 30 verlagern werden. Den Großteils im Stundentakt verkehrenden Nahverkehr eines ganzen Landes kann man darauf einfach nicht vernünftig ausrichten, und einen durchgehenden Halbstundentakt in alle Landesteile werden wir uns auf absehbare Zeit weder im Nah- noch im Fernverkehr leisten können. Unabhängig davon ist es sowieso unsinnig, in einem polyzentral strukturierten Land mit demzufolge auch polyzentralen verkehrlichen Verflechtungen ein monozentristisches Verkehrskonzept zu verfolgen. Es widerspricht nicht nur unserem raumordnerischen Leitbild, sondern ist schlicht unmöglich, auf der Fläche Thüringens alle Landesteile von einem einzigen Fernverkehrsknoten profitieren zu lassen. Wir fordern deswegen schon lange die Abkehr von der Fixierung auf diesen ICE-Knoten und stattdessen ein Verkehrskonzept, das ausgehend von raumordnerischen Gesichtspunkten den konkreten verkehrlichen Bedienungsstandard für alle relevanten Zentren in Thüringen definiert, regionale Knotenbahnhöfe festlegt und diese mit einem Integralen Taktfahrplan optimal verbindet. Die Thüringer Grünen haben mit der Untersuchung zum Thüringertakt bereits einen sehr guten Ansatz dafür geliefert. Auch die Initiative Europäische Metropolregion Mitteldeutschland hat mit der kürzlich vorgestellten Studie zu einem „Mitteldeutschland-Takt“ wertvolle Grundlagenarbeit geleistet. Diese Ansätze gilt es nun auszubauen und umzusetzen, an-



Zugkreuzung zweier VT 641 der Oberweißbacher Bergbahn auf der Schwarzatalbahn Rottenbach – Katzhütte im Bahnhof Mellenbach-Glasbach. Kann der Regionalverkehr in der Fläche mit den steigenden Kosten für die Anbindung an den ICE in Erfurt weiter aufrecht erhalten werden.

statt weiter der Illusion hinterherzulaufen, der Bahnhof Erfurt könne eines Tages vielleicht doch noch ein Thüringer Zentralknoten oder gar das ICE-Drehkreuz in Deutschland werden. Wir hoffen, dass sich diese Erkenntnis möglichst bald in allen Regierungsparteien durchsetzt.

Im März hat die Deutsche Bahn ihr neues Fernverkehrs-Konzept vorgestellt, das auch zwei neue Intercity-Linien für Thüringen vorsieht. Wie ist das neue Fernverkehrs-Konzept in Thüringen aufgenommen worden?

Es ist sehr gut aufgenommen worden, weil die neuen IC-Linien alle größeren Städte in West-, Mittel- und Ostthüringen ans Fernverkehrsnetz anschließen, während der ICE Thüringen ab 2017 im Wesentlichen ja nur noch mit einem Halt durchqueren soll. Dabei ist besonders hervorzuheben, dass mit der IC-Linie auf der Mitte-Deutschland-Verbindung erstmals ein durchgehendes, vertaktetes und qualitativ hochwertiges Schienenprodukt entlang der

sogenannten Thüringer Städtekette verkehren wird. Als „Thüringer Städtekette“ wird die zentrale Entwicklungsachse von Eisenach bis Altenburg bezeichnet, entlang derer sich mit Erfurt, Weimar, Jena und Gera nicht nur die fünf größten Städte, sondern auch 50% der Top-100-Unternehmen sowie 40% der Einwohner des Landes konzentrieren. Für ein solches Produkt kämpfen wir schon lange. Genauso wichtig ist, dass mit der IC-Linie auf der Saalbahn die durch die ICE-Neubaustrecke besonders benachteiligte Region Ostthüringen, in der übrigens immer noch die meisten Thüringer leben, ein vernünftiges und adäquates Fernverkehrsangebot erhält, das die größten Nachteile der Abkoppelung vom ICE abfedert. Dies betrifft vor allem Jena als zweitgrößte Stadt und universitäres und wirtschaftliches Zentrum des Landes sowie Saalfeld-Rudolstadt als größte Wirtschaftsregion Ostthüringens mit mehr als 100.000 Einwohnern. In dieser Hinsicht ist das neue Fernverkehrskonzept der DB ein ganz großer Schritt in die richtige Richtung. Es bleibt jedoch ein ebenso großer Kritikpunkt: der lange Realisierungszeitraum. Die bisher kommunizierten Starttermine, 2030 auf der Saalbahn und 2032 auf der Mitte-Deutschland-Verbindung, sind unsinnig und nicht akzeptabel. Wenn die Fahrgäste erst einmal zum Fernbus und zum Auto abgewandert sind, wird es sehr schwierig, sie für die Eisenbahn zurückzugewinnen. Wir setzen uns daher dafür ein, dass die neuen IC-Linien deutlich früher, auf der Saalbahn am besten sofort nach dem Entfall des ICE, in Betrieb gehen, damit es gar nicht erst zur Unterbrechung des Angebotes kommt. (Interview: sb)


Anzeige

InterCityHotel

Keine Zeit? – Keine Panik!

In allen teilnehmenden InterCityHotels ist der Coffee-to-go im Frühstück bereits inklusive.

www.intercityhotel.com

 www.facebook.com/intercityhotel

