

## Stellungnahme

Zum Positionspapier des VCD Landesverbandes Elbe -Saale  
„Zukunft für die Bahn in Mittelsachsen“

für

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH  
Leipziger Straße 120  
01127 Dresden

Berlin,  
28.11.2013

**Integriertes ÖPNV-Angebot auf dem Korridor der RB-Linie 110 im Abschnitt Döbeln – Roßwein – Nossen – Meißen (– Dresden)**

erarbeitet von

ETC Transport Consultants GmbH  
Martin-Hoffmann-Str. 18  
12435 Berlin

Auf Grundlage des Gutachtens „Integriertes ÖPNV-Angebot auf dem Korridor der RB-Linie 110 im Abschnitt Döbeln – Roßwein – Nossen – Meißen (– Dresden)“ nimmt die ETC Transport Consultants GmbH nachfolgend zum Positionspapier des VCD Landesverbandes Elbe –Saale „Zukunft für die Bahn in Mittelsachsen - Wie man anstelle von Streichungen einen attraktiven Schienenverkehr umsetzen kann“ Stellung.

Den allgemeinen Aussagen im VCD-Positionspapier zur Bedeutung des ÖPNV und insbesondere des SPNV stimmen wir vollständig zu. Allerdings unterscheiden wir bei einem attraktiven ÖPNV nicht grundlegend nach Bahn und Bus, sondern betrachten das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs. Im Falle der Verbindung Dresden – Meißen – Nossen – Döbeln hat der Bus neben – im Gutachten nicht verschwiegenen Nachteilen - zahlreiche Vorteile gegenüber der Bahn. Um diese auszunutzen bedarf es keines „Ersatzkonzepts“ sondern eines attraktiven ÖPNV in der gesamten Region Mittelsachsen und nicht nur entlang der RB 110. Hierzu haben wir in dem Gutachten die Ausrichtung des ÖPNV – sowohl für den SPNV als auch den Bus – untersucht.

Richtig ist auch, dass ein Bevölkerungsrückgang nicht automatisch zu sinkenden Nachfragezahlen im ÖPNV führen muss, was zahlreiche Beispiele - von denen ausgewählte im Gutachten erwähnt sind – belegen. Allerdings muss hier auf die jeweiligen derzeitigen und künftigen sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen (Pendlerströme, Standorte wichtiger Aufkommensschwerpunkte, touristisches Potenzial...) geachtet werden. Hier zeigt der Vergleich zu anderen Regionen und dem Abschnitt zwischen Döbeln und Leipzig, dass das Pendler- und Schülerverkehrsaufkommen zwischen Döbeln und Dresden vergleichsweise gering ist. Touristische Ziele negiert das Gutachten ebenfalls nicht, allerdings ist das hiermit verbundene Verkehrspotenzial im Vergleich zu anderen Regionen wie dem Elbtal oder der Sächsischen Schweiz relativ gering, zumal zahlreiche Ziele abseits der Bahnstrecke liegen. Eine bessere Vermarktung der Ausflugsziele Mittelsachsens ist sicherlich angebracht – allerdings sollte dies unabhängig vom Verkehrsmittel Bahn oder Bus erfolgen.

Ebenfalls besteht zwischen unserem Gutachten und dem VCD-Positionspapier weitgehende Übereinstimmung zur Bedeutung des ÖPNV für die Raumordnung und Anbindung wichtiger Ansiedlungen, wie den Landesbehörden in Döbeln oder Meißen. Allerdings halten wir dies unabhängig vom Verkehrsmittel für erforderlich und gerade das Beispiel des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie in Nossen zeigt, wie mit dem Bus eine wesentlich bessere Erschließung als mit der Bahn möglich ist.

Die im VCD-Gutachten ausgewiesenen Fahrzeiten (Abbildung 2 im Kapitel 6.3) konnten wir nicht im Detail überprüfen. Entscheidend ist aus unserer Sicht, dass die Bahn bestenfalls als durchgehender RE die Fahrzeiten des Busses zwischen Dresden und Nossen bzw. Döbeln erreicht. Ein RE-Konzept bedürfte aber erheblicher Zusatzangebote (RB und Bus), um Siedlungsgebiete, die nicht durch die RE-Halte bedient werden, zu erschließen. Da die Analyse der Pendlerströme gezeigt hat, dass zwischen Döbeln und Dresden kurze Reiseweiten überwiegen, wurde ein RE-Konzept (und ein kostenintensiver Infrastrukturausbau mit nur geringen Reisezeiteffekten) im Gutachten nicht näher untersucht. Grundsätzlich ist für ein erfolgreiches Bahnangebot nicht in erster Linie die Reisegeschwindigkeit, sondern vielmehr die Reisezeit und deren Konkurrenzfähigkeit zum Straßenverkehr entscheidend. Zwischen Dresden und Kamenz hat der SPNV hier deutliche Vorteile, zwischen Dresden und Döbeln dagegen deutliche Nachteile. Auch zwischen Döbeln und Leipzig ist der SPNV noch relativ konkurrenzfähig, trotz paralleler Autobahn A14.

Die Pendlerströme (Kapitel 6.4. des VCD-Positionspapiers) haben wir im Gutachten sehr ausführlich analysiert, gemeindescharf ausgewiesen und auf die Bahnstrecke Leipzig – Döbeln – Dresden „umgelegt“ (Abbildung 9 des Gutachten). Ein ÖPNV-Potenzial von 830 täglichen Fahrgästen halten wir für zu hoch gegriffen und entspräche über 25% des tatsächlichen Pendleraufkommens.

Im VCD-Positionspapier wird an verschiedenen Stellen eine durchgehende RE-Verbindung zwischen Dresden und Leipzig über Döbeln gefordert, wie sie bis Ende 2001 mit dem zweistündlich verkehrenden RE 4 bestand. In der Tat war die Nachfrage im RE 4 deutlich höher als in der derzeitigen RB 110. So betrug die Belegung zwischen Döbeln und Meißen Mitte der 1990er Jahre im RE 4 rund 850 Fahrgäste, weitere 350 Fahrgäste in der zweistündlichen RB 110. Ein Großteil dieses Verkehrsaufkommens waren allerdings durchreisende Fahrgäste zwischen Dresden und Leipzig, denen zu diesem Zeitpunkt noch kein direktes und gegenüber dem RE 4 rund 1 Stunde schnelleres RE-Angebot über Riesa zur Verfügung stand. Mit Einführung des direkten zweistündlichen RE zwischen Leipzig und Dresden über Riesa gingen die Nachfragezahlen zwischen Meißen und Nossen Ende der 1990er Jahre auf rund 400 Fahrgäste/Tag im RE4 und 150 Fahrgäste/Tag in der RB 110 zurück. Mit Einstellung des direkten RE 4 sanken die Fahrgastzahlen weiter auf rund 350 Fahrgäste/Tag (stündliche RB 100) und schließlich nach Reduzierung des Angebots auf den Zweistudentakt auf das heutige Niveau von rund 250 Fahrgästen. Im Gegensatz dazu haben die Nachfragezahlen des RE 50 4 in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen und liegen bei Riesa – trotz verbesserter Fernverkehrsanbindung - mit über 3.500 täglichen Fahrgästen rund 25% über dem Niveau Mitte der 1990er Jahre.

Den Belangen behinderter oder mobilitätseingeschränkter Personen, älterer Menschen sowie Eltern mit Kindern (Kapitel 7.3 des VCD-Positionspapiers) kann mit einem Busangebot nicht grundlegend schlechter als mit dem SPNV entsprochen werden. So lässt sich im Busverkehr eine Barrierefreiheit sogar einfacher als im SPNV herstellen, bei einem gleichzeitig wesentlich dichteren Haltestellennetz und damit kürzeren Fußwegen. So befinden sich zahlreiche Bahnhöfe und Haltepunkte der RB 110 bedingt durch den Trassenverlauf der Bahnstrecke in ungünstiger Lage zu den Siedlungsschwerpunkten. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sowie die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern und Reisegepäck sind bei der Angebotsgestaltung und Fahrzeugausstattung unbedingt zu berücksichtigen, wie dies auch im Gutachten dargestellt wird.

Die Betriebskosten (Kapitel 7.4 des VCD-Positionspapiers) sind im Gutachten für alle Untersuchungsvarianten transparent ausgewiesen. Diese umfassen sämtliche Änderungen der Bahn- und Bus-Betriebsleistungen im Untersuchungskorridor, einschließlich geänderter Trassenpreise und Stationsgebühren. So betragen die jährlichen Mehrkosten für den VVO in der SPNV-Maximalvariante (stündliche Durchbindung nach Dresden) für den VVO 3,57 Mio. Euro, während bei einer Angebotsumstellung auf Busverkehr (mit deutlich ausgeweitetem Busangebot) 0,55 Mio. Euro eingespart werden können. Ein Ersatz einzelner Fahrten der S1 zwischen Meißen und Dresden durch die durchgebundenen Fahrten der RB 110 wurde im ETC-Gutachten nicht untersucht. Aufgrund der deutlich höheren Nachfrage zwischen Meißen und Dresden (3.600 – 8.000 Fahrgäste pro Tag) wären die Fahrzeuge der RB 110 erheblich überfüllt.

Im VCD-Positionspapier wird wiederholt auf die unzureichende verbundgrenzenüberschreitende Zusammenarbeit und Vermarktung der Strecke eingegangen. Diese Tatsachen greift auch das Gutachten auf, allerdings besteht hier ein Handlungsbedarf unabhängig vom Verkehrsmittel Bahn oder Bus.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das VCD-Positionspapier und das ETC-Gutachten in der Analyse und grundlegenden Anforderungen an den ÖPNV weitgehend übereinstimmen – ein besseres öffentliches Verkehrsangebot zwischen Dresden und Nossen – Döbeln ist unumstritten. Anders als im VCD-Positionspapier halten wir aber unter den gegebenen Rahmenbedingungen eine Angebotsverbesserung mit dem Bus in diesem Falle für die bessere Lösung.