

■ Sachsen:

Fahrdrahtdebatte zur Sachsen-Franken-Magistrale

aus SIGNAL 02/2007 (April/Mai 2007), Seite 7 (Artikel-Nr: 10000179)
EFWO »Friedrich List« im DBV

Nach Aussage des Sächsischen Wirtschaftsministeriums liegt es am fehlenden Fahrdraht, dass es keinen durchgängigen Fernverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale gibt. Weit über 900 Millionen Euro wurden in den Ausbau dieser Strecke bereits investiert. Die Fahrleitung zwischen Reichenbach und Dresden wurde für viel Geld erneuert. Aber auf eine durchgängige Elektrifizierung wartet man nach wie vor. Seit Dezember 2006 verkehrt der Fernverkehrsersatz als »Sachsen- Franken-Express« durchgehend mit Diesel - weite Strecken unter Fahrdraht.

Im Jahr 2001 wurde noch mit großem Brimborium auf der Sachsen-Franken-Magistrale der Diesel- ICE auf Reisen geschickt. Nun soll der Bevölkerung weis gemacht werden, dass die längst erfundene Diesellokomotive für schnelle Züge keinen Schnellzug oder InterRegio mehr ab Reichenbach in Richtung Regensburg--Nürnberg befördern könne. Die Strecke ist ab Reichenbach im Vogtland in Richtung Hof--Nürnberg nicht elektrifiziert. Ist dies ein glaubhafter Grund für einen fehlenden Fernverkehr?

Tunnel und andere Kunstbauten, wie die Göltzschtal- oder Elstertalbrücke, stellen nachvollziehbare Barrieren dar. Es fuhren in der Tat wohl mehr Interzonenzüge aus der damaligen DDR in Richtung BRD, als das, was derzeit als Eisenbahnfernverkehr angeboten wird. Die Großstadt der Wirtschaftsregion Südwestsachsen Zwickau hat sich zur Frage Sachsen- Franken-Magistrale aktuell positioniert: »Defizite sind insbesondere in der Bahnanbindung gegeben. Gerade die Defizite auf der Sachsen-Franken-Magistrale bedeuten einen erheblichen Nachteil.«

Schlussfolgerung: Der Fernverkehr muss auch ohne Fahrdraht wieder ins Rollen kommen! Es kann nicht sein, dass wegen fehlender Oberleitung jahrelang keine Fernverkehrszüge fahren sollen. Dies ist angesichts ausgegebener Steuermillionen eine Zumutung - auch unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte - und kein Wegbereiter, wenn es um die Frage geht, mehr Menschen zum Umsteigen auf die Schiene zu bewegen. Die DB AG steht hier ebenso in der Verantwortung wie die Politik auf Bundes- und Landesebene.

Im Interview: Minister Thomas Jurk **EFWO »Friedrich List« im DBV:**
Schienenpersonenfernverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale und Elektrifizierung Hof-- Reichenbach/Vogtland. Wie positionieren Sie sich zu diesem aktuell brisanten Thema?

Thomas Jurk, Minister für Wirtschaft und Arbeit des Freistaats Sachsen: Der sächsische Teil der Sachsen-Franken-Magistrale ist der wohl wichtigste für den Schienenstrang. Mit Leipzig, Dresden, Chemnitz, Zwickau, Plauen, Görlitz, Freiberg und Bautzen liegen nicht weniger als die acht größten Städte Sachsens an dieser Strecke. Die bisher getätigten Investitionen sind mit 937 Millionen Euro gewaltig. Sie können sich aus wirtschaftlicher, verkehrlicher und ökologischer Perspektive erst dann



Minister Thomas Jurk (rechts) und Eisenbahnpionier Friedrich List. (Fotomontage: EFWO »Friedrich List« e. V.)

rechnen, wenn das Vorhaben fertig gestellt ist.

Die rasche Realisierung des Projektes ist auch deshalb geboten, um eine annähernd zeitgleiche Verkehrswirksamkeit mit dem City-Tunnel Leipzig zu erreichen. Wir wollen neben der Elektrifizierung Reichenbach--Hof auch den Ausbau des Abschnittes Leipzig--Crimmitschau und die Komplettierung des Abschnitts Dresden--Hof. Die Strecke muss durchgehend attraktiv werden.

Mein Ziel ist es, dass die bisher von Bundesseite vorgesehene Einordnung der Schieneninfrastrukturprojekte zugunsten der Sachsen-Franken-Magistrale verändert wird oder dass andere Wege für die rasche Realisierung des Vorhabens gefunden werden. Ich bin dazu mit meinem Kollegen, Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, im Gespräch. Unser Angebot steht. Wir sind bereit, die Vorentwurfsplanung der Elektrifizierung des Abschnittes Reichenbach--Plauen--Landesgrenze Sachsen/Bayern--Hof aus eigenen Mitteln zu finanzieren.

EFWO: Gibt es neue Erkenntnisse oder Neuerfindungen im Eisenbahnwesen, welche einen zukünftigen Schienenpersonenfernverkehr auf dieser Strecke Nürnberg--Hof--Plauen-- Zwickau--Chemnitz--Dresden wieder attraktiv werden lassen könnten?

Thomas Jurk: Die derzeitige Lösung der DB AG, Fernverkehr mittels eines in IC-Farben lackierten Nahverkehrs-Neigetechniktriebwagens VT 612/614 anzubieten, stellt einen Fortschritt gegenüber den bisherigen Angeboten dar. Das kann aber nur eine Etappe auf dem Weg zu einem hochwertigen, attraktiven Fernverkehrsangebot sein. Es bedarf keiner Neuerfindungen, sondern vielmehr der Bereitschaft der DB AG, die vorhandene Elektrifizierungslücke möglichst rasch zu schließen. Damit würde es endlich möglich, die vorhandenen ICE- bzw. IC-Neigetechnikfahrzeuge für hochwertige Fernverkehrsangebote auf der Sachsen-Franken-Magistrale einzusetzen. Attraktive Angebote im Fernverkehr sind auch im Hinblick auf den Klimaschutz nötig.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000179>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten