

Report

EgroNet-Projekt - was ist das?

aus SIGNAL 05/2003 (November/Dezember 2003), Seite 36-38 (Artikel-Nr: 10002587)
 Zweckverband ÖPNV Vogtland

Das Euroregionale Nahverkehrssystem EgroNet ist ein innovatives Nahverkehrsprojekt über die EU-Außengrenze nach Tschechien hinweg, an dem 13 Gebietskörperschaften, die drei Freistaaten Sachsen, Bayern, Thüringen in Deutschland und die Tschechische Republik beteiligt sind.

Im Länderviereck Sachsen/Bayern/Thüringen/Böhmen entstand auf Basis der vorhandenen Schieneninfrastruktur ein fahrplanmäßig und tarifmäßig verknüpftes Nahverkehrsprojekt, das insbesondere in seiner komplexen Durchführung Modellcharakter hat. Es beweist als Infrastrukturprojekt bereits jetzt die funktionierende, EU-Grenzen überschreitende Zusammenarbeit mehrerer Regionen in der Euregio Egrensis (zumindest für den Bereich Nahverkehr) und in seiner Funktionalität und in seiner erfolgreichen Benutzung durch die Fahrgäste, dass der europäische Gedanke des Zusammenlebens in Regionen erleb- und erfahrbar ist und nicht mehr nur eine Vision darstellt.

Welche Grundlage hat dieses Projekt?

Das Projekt wurde im Zuge der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs durch die Vogtlandregion und unter der besonderen Förderung des Freistaates Sachsen als regionalisiertes Verkehrsprojekt für den gesamtöffentlichen Nahverkehr aufgebaut. Seine Philosophie liegt im Wesentlichen in der schnellen Beförderung auf der Schiene und einer engmaschigen Verknüpfung der Flächennahverkehrsleistungen (Bus, Taxi) über sogenannte Verkehrsschnittstellen, die in der gesamten Region errichtet wurden. Diese Verkehrsschnittstellen wurden behindertengerecht und nach dem Motto: »Bahn und Bus an einen Bahnsteig" projektiert und errichtet.

1997 hat die private Vogtlandbahn GmbH im Ergebnis einer Ausschreibung der Verkehrsführung die Leistungserbringung auf dem größten Teil des Schienennetzes übernommen. Ihre erfolgreiche Verkehrsgestaltung war mit ausschlaggebend dafür, dass der Freistaat Sachsen dieses »Vogtlandprojekt" im Rahmen der Projektträgerschaft als weltweites Projekt für die EXPO 2000 anmeldete und durch den Zweckverband ÖPNV Vogtland umsetzen ließ.

Die länderüberschreitende Dimension, das feste regionale Interesse an diesem Projekt und die vertraglich abgesicherte nachhaltige Weiterführung waren ausschlaggebend für die erfolgreiche Entwicklung des EXPO-Projektes bis 2012.

Zielstellungen

Das Projekt hat insbesondere die Zielstellung einer kundenfreundlichen und wirtschaftlich effizienten Darstellung und Sicherung der Grundmobilität für die Bevölkerung, und das in länderüberschreitender (EU-Grenze) Dimension. Es verbindet die über Jahrhunderte gewachsene kulturhistorische Entwicklung der gesamten Region und ermöglicht eine umfassende Auseinandersetzung der Bevölkerung mit den vorhandenen Gegebenheiten. Es unterstützt weiterhin die wirtschaftliche Entwicklung,



Das EgroNet-Streckennetz mit Stand 30. September 2002. (Karte: Zweckverband ÖPNV Vogtland)



EgroNet kommt den Bewohnern und Touristen der deutsch-tschechischen Grenzregion zugute und fördert den Wirtschaftsaustausch! (Foto: Zweckverband ÖPNV Vogtland)



Ein Verkehrsgebiet, ein Fahrschein, zwei Staaten. Auch hier ist das EgroNet-Projekt wegweisend! (Foto: Zweckverband ÖPNV Vogtland)

insbesondere in Form der Unterstützung der Fremdenverkehrs- und Tourismusentwicklung in der Gesamtregion. Das Projekt ist gut geeignet, die für eine Tourismusregion notwendige erhöhte Mobilitätsforderung zu realisieren und mögliche Effekte zu generieren. Es ist vertraglich (Verkehrsverträge) bis 2012 abgesichert.

Die Infrastrukturprojekte wurden insgesamt aus regulären Förderquellen (Interreg II, GVFG, Regionalisierungsmittel) für die Herrichtung der Infrastruktur, Anschaffung von Fahrzeugen, Errichtung von Betriebshöfen und Verkehrsschnittstellen sowie der Tourismus- und Verkehrszentrale, für die Errichtung eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems und einer dynamischen Fahrgastinformation zu gesamt ca. 200 Millionen Euro gefördert. Davon sind nicht unbeträchtliche Mittel aus EU-Fonds eingeflossen. Beispielsweise wurden für die Wiederaufnahme des Eisenbahn-Grenzverkehrs zwischen Klingenthal und Kraslice (Tschechische Republik) nach 55 Jahren für die Errichtung einer Grenzbrücke und der dafür notwendigen Gleisinfrastruktur ca. 2,86 Millionen Euro aus dem Förderprogramm Interreg II eingesetzt. Auf tschechischer Seite wurden Maßnahmen, insbesondere im Infrastrukturbereich, gegenfinanziert. Besonders erfreulich ist die hohe Inanspruchnahme der grenzüberschreitenden neuen Verbindungen innerhalb dieses Projektes nach Tschechien durch die Bevölkerung.

Umsetzungsetappen des Projektes

Das Nahverkehrsprojekt EgoNet wurde weiterentwickelt aus dem regionalisierten Vogtlandmodell und hat mit der Präsentation zur EXPO 2000 seine gute Funktionalität in allen Bereichen erreicht. Die Planungen sehen vor, weitere Infrastrukturprojekte und Projekte für die kommunikative Zusammenarbeit im Sinne eines Anschluss- und Kundenmanagements durchzuführen. Insbesondere sind die Planungshorizonte bis 2004, 2006 und 2012 mit Projekten zur Förderung über Interreg IIIa auf deutscher Seite fixiert. Auf tschechischer Seite werden zur Zeit Gutachten erstellt, die die technisch-technologische Zusammenführung im Infrastruktur-, als auch im kommunikativen Bereich sicherstellen. Auch hier werden die deutschen Projekte über PHARE CBC III gegenfinanziert. Ziel der Gesamtumsetzung des Projektes ist ein euroregionaler Nahverkehrsverbund, der in seinen Leistungsträgern (vier Eisenbahnverkehrsunternehmen, ca. 45 Bus- und Taxiunternehmen) effizient und leistungsfähig arbeitet. Des Weiteren soll aus der Darstellung der Nahverkehrsleistungen Synergie in Richtung Wirtschaftsförderung/Tourismus und Fremdenverkehr erzeugt und genutzt werden.

Stand der Realisierung

Die Verkehrsleistungen sind innerhalb des Nahverkehrsprojektes bis 2012 gesichert. Die Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur sind zu 80 Prozent realisiert. Für den Bereich der kommunikativen Zusammenarbeit (Informations- und Auskunftssysteme, dynamische Fahrgastinformation, Rechnergestütztes Betriebsleitsystem zur Nutzung des Anschlussmanagements, Service- und Dienstleistungssektor sind weitergehende Investitionen notwendig. In der Kernzelle des regionalen Verkehrsprojektes, im sächsischen Vogtland sind im Wesentlichen die technischen Voraussetzungen geschaffen. Die Schnittstellen zu den übrigen Regionen in Richtung Thüringen, Bayern und nach Böhmen werden derzeit untersucht und teilweise bereits im Rahmen der automatischen Fahrscheinverkaufssysteme bewertet und in Maßnahmen

konzipiert.

Auf tschechischer Seite werden bereits entsprechend Gutachten angefertigt, um fundiert mit Maßnahmen in Förderprojekte der Europäischen Union aufgenommen zu werden. Das durchgeführte gemeinsame Marketing, der Tarifverbund, die abgestimmte Fahrplanerstellung sowie die einheitliche elektronische Information und Auskunft zu Fahrplan- und Tourismus-Gegebenheiten werden weiter ausgebaut. Die zur EXPO-Zeit entwickelten pauschalen touristischen Angebote unter Nutzung des Nahverkehrssystems werden ebenfalls abgestimmt und weiter ausgebaut.

Ergebnisdarstellung EgroNet

Nach Auswertung der Ergebnisse des EXPO-Projektes EgroNet entschlossen sich die beteiligten Kooperationspartner, sowohl die politischen und kommunalen Aufgabenträger als auch die Verkehrsunternehmen, das Projekt EgroNet fortzuführen.

Mit mehr als 500.000 Personen, die während der 153 Tage EXPO 2000 die Grenzen zur Tschechischen Republik als Nutzer des EgroNet-Systems passierten und eine Erhöhung der Gesamtmobilität (Zunahme der Fahrgastzahlen) von 45 Prozent im Projektraum rechtfertigten die Fortführung und den weiteren Ausbau des EgroNet-Projektes.

Mit der Vertaktung des Nahverkehrs-Schieneangebotes im einreisenden bzw. im grenzüberschreitenden Bereich und der fahrplanmäßigen Abstimmung mit der Flächenbedienung durch Busse, hat das Egro-Net-Projekt als schienengetragenes Nahverkehrssystem seine Funktionstauglichkeit bewiesen.

Genauso ist dies für die Einrichtungen der Informations- und Kommunikationsvermittlung festzustellen, wobei hier ein Schwerpunkt der weiteren Integration des Projektes liegt.

Durch den Austritt der DB Regio AG per 1. Januar 2001 aus dem Tarifverbund hatte sich bis Juni 2001 eine Stagnation in der Nutzung der EgroNet-Tickets und in der gemeinsamen Zusammenarbeit ergeben. Es erfolgte eine Leistungsumverlagerung von der DB Regio AG auf die VBG mbH zwischen Hof und Weiden. Erst mit der Einigung der 45 Verkehrsunternehmen zur Fortführung des Egro-Net-Tarifes und des Wiedereintrittes der DB Regio AG zum 10. Juni 2001 erhielt das Projekt neuen Schwung. Insgesamt erfuhr dieses Projekt zum Zeitpunkt 10. Juni 2001 eine Erweiterung um mehr als 1,7 Millionen Bahn-Kilometer.

Das Projekt erweiterte sich im bayerischen Raum um die Eisenbahnverkehrsleistung von Hof nach Weiden durch die Vogtlandbahn und im tschechischen Bereich durch die Erweiterung der Leistung von Cheb nach Mariánské Lázně, und Mariánské Lázně - Karlovy Vary, incl. der in der Fläche des Schienendreieckes angebotenen Buslinien.

Im Rahmen der bereits genannten Angebotserweiterung hat die Tschechische Staatsbahn die Vertaktung ihres Fahrplanes in Vorbereitung auf den Fahrplan 2002/2003 begonnen. Das ist ein wesentlicher Qualitätssprung für die Anschlussgestaltung in Richtung der EgroNet-Partner auf deutscher Seite. Auf sächsischer Seite wurden die Vorbereitungen für die Übertragung der Verkehrsleistung

auf der Kursbuchstrecke 541 Gera - Greiz - Plauen, unterer Bahnhof - Weischlitz auf die Vogtlandbahn GmbH abgeschlossen. Die Umbestellung der Verkehrsleistungen erfolgte. Die Weichenstellung heißt, dass ab 1. Juli 2002 diese Leistung durch die Vogtlandbahn GmbH erbracht und somit im Angebotsbereich die Zusammenführung der Strecken Gera - Greiz - Plauen, unterer Bahnhof - Weischlitz mit der Strecke Zwickau - Plauen, oberer Bahnhof - Weischlitz (Flügelung) in Richtung Cheb - Mariánské Lázně und Marktredwitz erfolgen kann.

Die erforderliche Infrastrukturerüchtigung wird derzeit realisiert.

Die DB Regio AG wird eine Ersatzleistung innerhalb des RE 9/RE 16-Konzeptes zwischen Hof/Bad Brambach und Reichenbach/Zwickau erhalten. Es werden damit etwas 200 TZkm/Jahr Mehrleistungen im Vogtland bestellt.

Auf der Linie Zwickau - Johanngeorgenstadt an der »Ostflanke« des EgoNet im Verantwortungsbereich des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen wird sich eine deutliche Qualitätsverbesserung der Verkehrsbedienung ergeben, da die Infrastrukturerüchtigung auf dieser Strecke fast abgeschlossen ist und sich das Angebot für die Fahrgäste durch die Inbetriebnahme von weiteren komplexen Verkehrsschnittstellen verbessert. Im bayerischen Raum werden die Vorbereitungen zur Wiederaufnahme der grenzüberschreitenden Eisenbahn-Verbindung Selb-As vorangetrieben.

Gleichzeitig wird das Projekt der Stadt Hof (Erweiterung der Eisenbahnverkehrsbedienung ins Stadtzentrum) durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie geprüft. Im thüringischen Raum ist im Rahmen der Ertüchtigung der Strecke Gera - Weida - Mehltheuer - Hof das Verkehrsangebot ab Fahrplan 2002/03 verbessert.

Derzeit laufen die Abstimmungen mit den Aufgabenträgern zur entsprechenden Fahrplangestaltung im kurz- und mittelfristigen Rahmen sehr intensiv. Den bestehenden Engpässen auf der Linie Zwickau - Hof im Rahmen der Verkehrsbedienung durch die Regionalexpress-Linie RE 9 ist ab 1. Juli 2002 mit der bereits angesprochenen Verdichtung ein Ende gesetzt worden. Auch hierzu sind die Voraussetzungen soweit zum Abschluss gebracht.

Auf tschechischer Seite wird im Anschluss an den Bahnhof Johanngeorgenstadt in Richtung Tschechische Republik die Strecke über Potoucky/Nejdek nach Karlovy Vary ertüchtigt. Derzeit sind Gespräche zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur gemeinsamen und durchgängigen Bedienung der Relation Zwickau - Karlovy Vary, später weiter nach Leipzig initiiert. Die entsprechende Vertaktung der Verkehrsleistung zwischen Karlovy Vary und Cheb/Marktredwitz in Richtung Ego-Net-Standard bringt für den südlichen Raum des EgoNet ebenfalls wirksame Qualitätsverbesserungen.

Mit der Durchbindung der Verkehrsführung von Zwickau nach Sokolov über Kraslice ist ein weiterer Auftrag des EgoNet-Projektes erfüllt. Hier haben sich Vogtlandbahn und Viamont a.s. sehr stark aufeinander abgestimmt.

Wie wir mehrfach vorstellen konnten, laufen auf deutscher Seite im Rahmen des

EgroNet-Projektes vielfältige Verbesserungen im Infrastrukturbereich.

Im sächsischen Raum

- Die schon angesprochene Revitalisierung der Elstertalbahn auf thüringischer und sächsischer Seite mit der Flügelungstechnologie in Weischlitz/Sa., die Ertüchtigung im Streckenabschnitt Raun - Bad Brambach (zweites Gleis) zur Erhöhung der Durchlassfähigkeit,
- die Ertüchtigung der Eisenbahnstrecke Zwickau - Aue - Schwarzenberg auf eine Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h,
- die Ertüchtigung der Linie Gera - Weida - Mehltheuer (mit vorgesehener Flügelung in Mehltheuer).

Im bayerischen Raum

- Ertüchtigung der Strecke Hof - Regensburg mit dem Wiedereinsatz von Neigetechnik realisiert und die Schließung der Infrastrukturlücke zwischen Selb/Plößenberg - Asch vorangetrieben,
- Stadtbahn Hof (Reaktivierung).

Im tschechischen Raum

- Ertüchtigung der Eisenbahnstrecken ab Bundesgrenze nach Vojtanov - Cheb und Cheb - Karlovy Vary/Marianske Lazne/Potucky auf gutem Weg

Auch für den straßengebundenen ÖPNV sind hier durch Gemeinden und Städte sowie den Kreis Karlsbad Programme zur Erneuerung von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs flächendeckend initiiert.

Sie erkennen die vielfältigen Maßnahmen sowohl in der Angebotsgestaltung, als auch in der Ertüchtigung der Infrastruktur im EgroNet-Projekt-Gebiet.

Die Fragen des Ausbaues der Kommunikationsinfrastruktur und ihre länderüberschreitende Gestaltung, vor allem im Verbund mit den touristischen Notwendigkeiten der Regionen ist derzeit eine dringende, im Projektgebiet zu lösende Aufgabe.

Konkrete Ergebnisse gibt es noch nicht, jedoch ist die zwingende Notwendigkeit des komplexen Informationsaustausches und des Ausbaus/der Anpassung der benötigten Infrastruktur eine unabdingbare Maßnahme der Verständigung und des zukünftigen Miteinanders. Wir werden deshalb unsere Möglichkeiten zur Abstimmung der Förderprogramme und Fördermaßnahmen hier einsetzen.

Wie wird es weitergehen?

Der Zweckverband ÖPNV Vogtland als koordinierende Einrichtung innerhalb der beteiligten kommunalen, staatlichen und privaten Partner plant derzeit zielgerichtet in Investitionen des Sektors Infrastruktur und Kommunikation. Die Planungshorizonte sind abgesteckt. Insbesondere der gemeinsame Tarifverbund wird weiterentwickelt sowie die Zusammenarbeit mit den touristischen Unternehmungen und

Koordinationsrichtungen weiter ausgebaut. Bis zum Planungshorizont 2006 werden für konkrete Projekte ca. 17,9 Millionen Euro auf deutscher Seite benötigt. Der Zweckverband ÖPNV Vogtland geht davon aus, dass sich dieses Verkehrsprojekt im Verbund mit allen Partnern zu einem beispielgebenden und nachzuahmenden Projekt weiterentwickelt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002587>.

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