

■ International

Grenzüberschreitend mit CLARA

aus SIGNAL 03/2006 (Juni/Juli 2006), Seite 24 (Artikel-Nr: 10002918)
Bahnkunden-Verband Vogtland

»Cooperation of Local And Regional Authorities at the moment of enlarging the Union« hieß das Projekt, kurz: CLARA. Dabei ging es um eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit lokaler und regionaler Behörden im Zeitraum der Erweiterung der Europäischen Union. CLARA@eu war ein trilaterales Projekt der Regionen Oberfranken und Karlovy Vary (Karlsbad), an dem sich die EUREGIO EGRENSIS sowie die Städte Bayreuth und Karlsbad sowie der Vogtlandkreis beteiligten.

Die Zusammenarbeit war in verschiedene Bereiche gegliedert: Raumordnung/Regionalplanung, Verkehr, Umweltschutz, Jugend/Bildung/Kultur, Gesundheit/Tourismus, bürgernahe Verwaltung und Katastrophen/Zivilschutz. Im Bereich Verkehr befindet sich der »Arbeitskreis Schienenverkehr"

Eingeladen wurden zu den Workshops die DB AG, die Bayerische Eisenbahngesellschaft, Fremdenverkehrs- und Verkehrsverbände, die Nahverkehrsbeauftragten der Städte und Landkreise und der Bahnkunden-Verband Vogtland.

ITF für sächsisch-bayerisches Städtetz

Höhepunkt der Tagung Ende Januar in Bad Brambach im Vogtlandkreis war ein Vortrag von Prof. Wolfgang Hesse von der Universität Marburg. Er stellte den Integralen Taktfahrplan (ITF) für das Vierländereck Bayern--Böhmen--Sachsen--Thüringen vor. Ausgearbeitet hatte er ihn für das sächsisch-bayerische Städtetz - nachzulesen unter:
www.saechsisch-bayerisches-staedtenetz.de .

Beim ITF handelt es sich um ein Fahrplankonzept, das in Holland und der Schweiz bereits erfolgreich umgesetzt wird. Es werden nicht Einzelstrecken betrachtet, sondern alle Reiseverbindungen in einer bestimmten Fläche. Im Taktverkehr, z. B. jede Stunde oder alle zwei Stunden, werden die Strecken bedient. Umsteigebahnhöfe sind sogenannte Rendezvous-Knoten; das heißt zu bestimmten Zeiten treffen sich dort Fern- und Nahverbindungen und ermöglichen ein schnelles Umsteigen in alle Richtungen. Beim Ein- und Zweistudentakt werden die Minuten 00 und 30 bevorzugt.

Voraussetzung für einen solchen Fahrplan sind fahrplanbezogen ausgebaute Strecken und Neigetechnikzüge. Nach Meinung von Prof. Hesse bietet das Gebiet der Franken-Sachsen-Magistrale besonders günstige Voraussetzungen. Im Taktwechsel könnten die Züge von Nürnberg nach Hof mal über Bayreuth und mal über Marktredwitz verkehren.

Um zum optimalen Fahrplan zu kommen, schlägt das Konzept 3 Stufen vor:

- Der Einsatz von Neigetechnik vom Typ LX (InterCity Light) auf der heute

vorhandenen Infrastrukturmöglichkeiten bereits einen leistungsfähigen ITF. In Verbindung mit der Neubaustrecke München--Nürnberg könnte man die Reisezeit München--Dresden auf 5 Stunden verkürzen. Gegenüber dem gegenwärtigen Angebot könnte dieser Qualitätsvorsprung bereits zum Fahrplanwechsel 2006/07 erreicht werden.

Eine weitere Steigerung des ITF brächten die Streckensanierung und die Elektrifizierung von Nürnberg über Marktredwitz/Bayreuth nach Hof und Cheb (Eger).

Weitere Fahrtzeitgewinne könnten durch gezielte Ausbauten und Verkürzungen der Strecken (z.B. zwischen Hof und Plauen) erreicht werden.

So könnten diese Magistrale als Teil des europäischen Fernverkehrsnetzes und die gesamte Region ein ITF-Modellprojekt werden. Auch dereinst bedeutende Eisenbahnknoten Hof würde so wieder einen Teil seiner früheren Bedeutung erlangen.

Prof. Hesse forderte auch die Lückenschlüsse Selb-Plößberg--As (Asch) und Marxgrün--Blankenstein. Zwar habe die Höllentalstrecke im Wesentlichen »nur« touristische Bedeutung, würde aber gerade deshalb von den Reisenden angenommen werden, um aus Richtung Eger/Hof ohne den Umweg über Lichtenfels nach Thüringen zu kommen. Selb-Plößberg--Asch böte demgegenüber für alle Transportarten eine Aufwertung der Stichstrecke Hof--Selb.

Erfolgreicher Abschluss in Karlsbad

Am 5. Mai 2006 trafen sich die Arbeitskreise von CLARA in Karlsbad zur Abschlussstagung. Dabei waren auch Minister, Regierungspräsidenten, Landräte und Bürgermeister aus Bayern, Böhmen und Sachsen.

Der Regierungspräsident von Oberfranken, Hans Angerer, brachte es in seiner Abschlussrede auf den Punkt: »CLARA hat das Üben als Ziel gehabt und das hat geklappt. Jetzt wird die Praxis folgen. Wir sind Europa und bauen an dem gemeinsamen europäischen Haus weiter.«

Der Verkehr war in drei Bereiche aufgeteilt. Im »Arbeitskreis Schiene« waren neben DB AG und CD auch private Bahnverwaltungen, die Bayerische Eisenbahngesellschaft, die Nahverkehrsbeauftragten der Stadt- und Landkreise, die Verkehrsverbände und das Sächsisch-Bayerische Städtetz vertreten. Die Stimme des DBV vertrat der Regionalvorsitzende Vogtland Dieter Brandl. Das Ziel ist die Bildung einer grenzüberschreitenden Regionalbehörde.

Die wichtigsten Vorhaben:

- Interregionale Erschließung durch EgroNet mit Vorbildcharakter
- Überregionale Anbindung durch einen Integralen Takt-Fahrplan mit gezielten Infrastrukturmaßnahmen
- Unterstützung des Lückenschlusses Selb-Plößberg--Asch.
- Infrastrukturausbau der Hauptstrecken Nürnberg--Dresden und Nürnberg--Prag
- Diskussion zum Stand der Sanierung und Elektrifizierung in Deutschland
- Sanierung bzw. Ausbau in Tschechien bis 2016/18

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002918>.

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