

Podiumsdiskussion "Welche Zukunft hat das Sonneberger Bahnnetz?" am 02.08.2001 in Sonneberg

Statement von [Matthias Striebich](#), Landesvorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), [Landesverband Bayern](#)

Vorbemerkung

Der Verkehrsclub Deutschland VCD ist ein Verkehrsclub für Umweltbewußte und hat sich das Motto "Wir gehen neue Wege" auf die Fahnen geschrieben. Der VCD versteht sich dabei als Interessenvertretung für alle umweltbewußten Verkehrsteilnehmer, also vor allem Fußgänger und Radfahrer mit einem besonderen Augenmerk auf die schwächsten - Kinder, alte Leute - und die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel (Bahnen und Busse). Zum Klientel des VCD gehören auch umweltbewußte Autofahrer, die aufgrund heute noch fehlender Alternativen oft gezwungen sind, mit dem Auto zu fahren. Für diese bietet der VCD Serviceangebote und setzt sich politisch dafür ein, daß der Zwang zum Autofahren durch Schaffung von Alternativen immer weiter reduziert wird. Nicht zuletzt versteht sich der VCD als Umweltverband, der sich für eine umwelt- und sozialverträgliche Verkehrspolitik einsetzt.

Die Vision der Flächenbahn als Bahn der Zukunft

Die Vision einer Bahn der Zukunft aus der Sicht des VCD bedeutet eine Flächenbahn, ergänzt durch einen Flächenbus.

Zunächst ein paar Worte zur Begründung. Der große Erfolg des Automobils fußt weniger auf der großen Schnelligkeit des Autos über große Entfernungen, sondern in erster Linie auf der hohen zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit - es steht vor der Haustüre und man kann jederzeit losfahren. Das macht Autofahren attraktiv im Alltag (kaum jemand rast im Alltag zwischen Metropolen hin und her - und selbst die wenigen, die dies tun, müssen feststellen, daß dort die Bahn - auch ohne 300 km/h zu fahren - attraktiver ist, denn mit dem Auto kann man vielleicht schnell auf der Autobahn rasen, aber bei der Fahrt in die City steckt man im Stau).

Die Bahn bzw. die öffentlichen Verkehrsmittel als Gesamtsystem müssen sich, wenn sie erfolgreich sein wollen, an den genannten Erfolgsfaktoren des Autos orientieren. Natürlich werden öffentliche Verkehrsmittel im allgemeinen nicht direkt vor der Haustüre losfahren und man wird nicht zu einem beliebigen Zeitpunkt losfahren können, aber was das öffentliche Verkehrssystem braucht - dringend braucht - ist eine hohe räumliche und zeitliche Verfügbarkeit. Das heißt wir brauchen ein dichtes Netz - in erster Linie ein wesentlich verdichtetes Schienennetz, das durch ein noch dichteres Busnetz zu ergänzen ist, und es braucht vor allem ein dichtes Haltestellennetz. Für die zeitliche Verfügbarkeit

sind kurze Taktzeiten und eine Bedienung rund um die Uhr notwendig - zu bestimmten Zeiten z.B. durch bedarfsgesteuerte Systeme.

Der VCD Bayern hat daher gemeinsam mit anderen Organisationen einen Forderungskatalog für ein "**Modernes Bayern-Netz für Bahn und Bus**" (siehe Anhang 1) aufgestellt, der den genannten Faktoren - hohe räumliche und zeitliche Verfügbarkeit - zentrale Bedeutung zumißt.

Gefordert wird unter anderem eine massive Reaktivierung von Bahnstrecken. Dazu gehören zahlreiche Verbindungen nach Tschechien, Thüringen und Sachsen (aus damaliger Sicht - als praktisch kein Verkehr in diese Nachbarregionen stattfand - mag die Stilllegung dieser Strecken noch nachvollziehbar gewesen sein, aus heutiger Sicht muß dies dringend korrigiert werden - auch angesichts des enormen Straßenbaus, der in den letzten 10 Jahren in diesen Regionen stattgefunden hat).

Notwendig ist außerdem ein eng geknüpftes Bahnnetz mit vielen Knoten und ein Integraler Taktfahrplan, der diesen Namen auch verdient. Das bedeutet, daß neben dem Prinzip des Taktverkehrs "(Mindestens) jede Stunde - jede Richtung" ein System von Knotenbahnhöfen und -haltestellen realisiert werden muß, an denen sich Züge (und Busse bzw. immer mehr auch Straßenbahnen) zur vollen bzw. zur halben Stunde treffen, so daß man in sehr kurzer Zeit in jede Richtung umsteigen kann.

Natürlich ist auch eine weitere Ausweitung des Angebots im Schienenverkehr notwendig, d.h. die Takte müssen weiter verdichtet werden und das Angebot am Abend und am Wochenende muß weiter verbessert werden. Das Mindestangebot auf Schienenstrecken stellt aus unserer Sicht der Stundentakt und dies von 5 bis 24 Uhr (am Wochenende länger) dar.

Natürlich darf ein attraktiver Bahnverkehr nicht an den Grenzen zwischen den einzelnen Bundesländern aufhören. Unsere Überlegungen und Konzepte beziehen daher auch die Verbindungen zu den Nachbarregionen ein - zum Beispiel die Region Sonneberg/Coburg.

Die Forderungen für den Raum Sonneberg/Coburg (siehe auch Anhang 2)

- Die im Moment aus "technischen Gründen" stillgelegten Strecken von Sonneberg nach Probstzella bzw. von Sonneberg in Richtung Eisfeld, Hildburghausen und Meiningen müssen schnellstmöglich wieder durchgehend sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr in Betrieb genommen werden. Die Stilllegung aus "technischen Gründen" ist nicht hinnehmbar, da sie durch jahrelanges Herunterwirtschaften der Strecken verursacht worden ist. Die Strecken haben enorme Bedeutung für die Schaffung eines zusammenhängenden regionalen Schienennetzes und sind daher unverzichtbar. Nachdem auch das Eisenbahnbundesamt angeordnet hat, die Strecken wieder befahrbar zu machen, und das Land Thüringen schon seit Jahren (leider erfolglos) Schienenpersonennahverkehr auf diesen Strecken bestellt, ist DB Netz aufgefordert, nunmehr unverzüglich für eine Wiederinbetriebnahme dieser Strecken zu sorgen.
- Reaktivierung der Strecke nach Neuhaus am Rennweg.
- Bezüglich des Wettbewerbs zwischen verschiedenen Schienenverkehrsunternehmen vertreten wir im Interesse der Fahrgäste die Auffassung, daß Wettbewerb in erster

Linie zu einem qualitativ und quantitativ optimalen Angebot führen muß. Ein reiner Preiswettbewerb zu Lasten der Qualität ist unseres Erachtens nicht zielführend.

- Lückenschluß zwischen Bad Rodach und Hildburghausen und Schaffung einer Regionalstrecke von Coburg nach Hildburghausen. Auf dieser Strecke soll neben den Regionalbahnen auch Regionalschnellverkehr (z.B. RE-Züge) zur Verknüpfung der benachbarten Regionen verkehren.
- Reaktivierung der Strecke zwischen Sonneberg und Stockheim (Oberfranken). Auf dieser Strecke soll neben den Regionalbahnen auch Regionalschnellverkehr (z.B. RE-Züge) zur Verknüpfung der benachbarten Regionen verkehren.
- Realisierung eines Stadt-Umland-Bahnsystems (moderne Straßenbahn für Stadt und Umland) in Coburg und Umgebung. Einbeziehung der bestehenden Strecke nach Sonneberg bzw. der zu reaktivierenden Strecke von Coburg über Weidhausen (bei Coburg), Hof-Steinach und Fürth am Berg nach Neustadt bei Coburg.

Matthias Striebich, 02.08.2001

Anhang 1:

Neun Forderungen für ein "Modernes Bayern-Netz für Bahn und Bus"

Anhang 2:

Vom VCD geforderter Ausbau des Schienennetzes im Raum Sonneberg/Coburg

