



Das Erbe der Erzgebirgsbahn: eine verfallene Strecke, hier in Schönfeld-Wiesa.

Auf regionalisiertem Netz zum Kunden

Die Erzgebirgsbahn

Von Stefan Jugelt

➤ Mit dem Regio-Netz Erzgebirgsbahn zeigt der DB-Konzern, dass regionale Konzepte wirtschaftlich tragfähig sein können. Vor allem die organisatorische Selbstständigkeit und die integrierte Bewirtschaftung von Netz und Fahrzeugen bringt Vorteile. Doch es gibt auch Probleme, da die Stationen nicht zum Regio-Netz gehören und der Tarif die Bahn benachteiligt.

Das Regio-Netz „Erzgebirgsbahn“

Der Schienenverkehr im Freistaat Sachsen war in den vergangenen Jahren von zahlreichen Höhen und Tiefen gekennzeichnet. Kürzungs- und Stilllegungsdebatten, illegale Streckenstilllegungen und die Abbestellung zahlreicher Schienenangebote haben bei den Fahrgästen zu einer Verunsicherung geführt, die mit einem scheinbar unaufhaltsamen Zuwachs des Individualverkehrs einherging. Auf der anderen Seite haben einige „Leuchtturmprojekte“ gezeigt, dass mit einem vertretbaren Investitionsaufwand Bahngleise vor der Bedeutungslosigkeit bewahrt werden konnten und die Fahrgäste attraktive Angebote durchaus wahrnehmen. Beispiele dafür sind die Strecken der Vogtlandbahn, die Strecke Chemnitz – Stollberg der City-Bahn Chemnitz und die Strecke Freiberg – Holzgau der Freiburger Eisenbahn. Alle diese Strecken werden von privaten Bahnunternehmen betrieben und wurden von diesen zumeist auch saniert, die Deutsche Bahn AG stellt lediglich für den Betrieb der Vogtlandbahn die Infrastruktur zur Verfügung.

Als Streckenretter trat die DB AG bisher in Sachsen nicht in Erscheinung. Mit der Erzgebirgsbahn, einer seit dem 1. Januar 2002

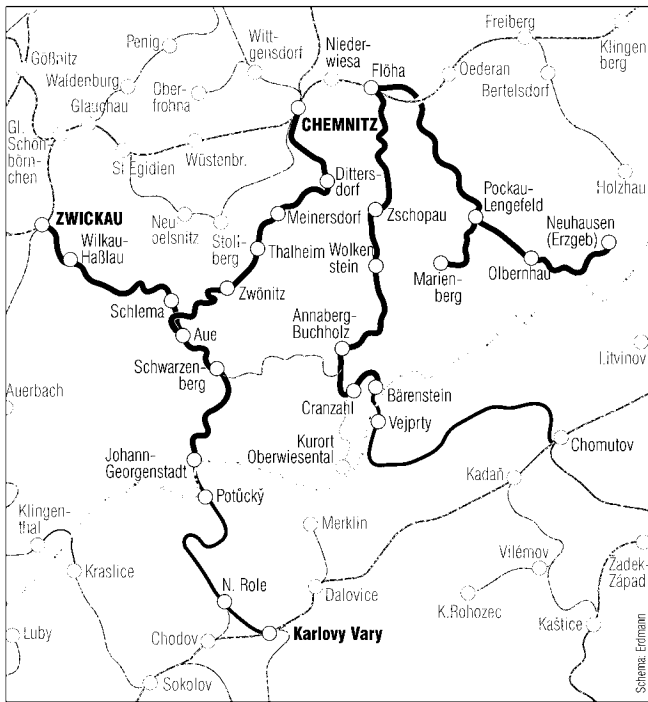


Der Verfall ist überwunden: reger Zuspruch der Fahrgäste in Schwarzenberg.

tätigen Gesellschaft, die die Vorteile der privaten Bahnbetreiber, wie beispielsweise die enge Verzahnung zwischen Infrastruktur und Betrieb, unter dem Dach des DB Konzerns umsetzen kann, könnte sich dies ändern. Die in Chemnitz ansässige Erzgebirgsbahn wird als Profitcenter der DB Regio-Netz GmbH geführt. Über zwei in Personalunion geführte Unternehmen, die Regio-Netz Infrastruktur GmbH und die Regio-Netz Verkehrs GmbH, werden die vier in Deutschland ansässigen Regio-Netze organisiert. Neben dem Erzgebirgsnetz ist dies das Netz der Südostbayernbahn, die

Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn sowie die Kurhessenbahn.

Der Grund für die Gründung der Regio-Netze ist vor allem die Erkenntnis der DB AG, dass nach Aussage von Dr. Jürgen Dornbach, Geschäftsführer der DB Regio-Netz GmbH, „... der Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs in der Fläche in der derzeitigen Form für die DB AG nicht wirtschaftlich ist ...“ Innerhalb des Konzerns wurde nach Lösungen gesucht, die Wirtschaftlichkeit der vorhandenen Nebenbahnen zu verbessern. Eine flächendeckend praktizierte Lösung ist die Einteilung des Nebennetzes in Regional-



netze als Organisationseinheit der DB Netz AG. Über die derzeit 27 Regionalnetze wird lediglich die Infrastruktur verwaltet, der Betrieb bleibt außen vor. Durch Optimierung der Infrastruktur, was häufig Rückbau bedeutet, die Anwendung des einfacheren Regelwerks der nicht bundeseigenen Eisenbahnen bei der Sanierung und eine verbesserte Organisation des Personaleinsatzes sollen Kosten reduziert und die Wirtschaftlichkeit verbessert werden.

Im Gegensatz dazu sind die Regio-Netze auf eine Verbindung zwischen der Infrastruktur und dem Betrieb ausgerichtet. Neben den Optimierungsmöglichkeiten

allerdings ein Mangel der Regio-Netze erkennbar: Die Stationen gehören nicht dazu, sondern verbleiben weiter im Eigentum der DB Station & Service AG.

Vorgeschichte

Das Regio-Netz der Erzgebirgsbahn umfasst die Strecken Chemnitz – Flöha – Pockau-Lengefeld – Neuhausen, Pockau-Lengefeld – Marienberg, Chemnitz – Flöha – Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Vejprty, Chemnitz – Aue, Zwickau – Schwarzenberg – Johannegeorgenstadt – Potucký und Schwarzenberg –

Annaberg-Buchholz. Die Infrastruktur letzterer Strecke befindet sich ebenfalls im Eigentum der Erzgebirgsbahn, eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung sowie eine Bestellung der Verkehrsleistungen liegen für diese Strecke nicht vor. Für Bauzüge und Sonderfahrten wird sie jedoch genutzt. Sämtliche Strecken des Erzgebirgsnetzes wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erbaut. Ein Nachteil der damals gewählten Streckenführung ist die Lage der Bahn in den Flusstälern, was die Erreichbarkeit der Bahnhöfe häufig erschwert, da sich die Ortschaften meist vom Tal auf die Höhenzüge hinaufziehen, beispielsweise in Annaberg-Buchholz oder in Johannegeorgenstadt. Zu diesen Problemen der ungünstigen Lage der Bahnhöfe, die dem Busverkehr häufig Fahrzeitvorteile einbringen, kommt die Vernachlässigung der Strecken seit dem Ende der DDR.

Ein Beispiel dafür ist die Zschopautalbahn von Flöha nach Bärenstein. Die jahrelang unterlassene Instandhaltung gipfelte in der illegalen Stilllegung des Abschnitts Wolkenstein – Annaberg-Buchholz zum Fahrplanwechsel am 27. Mai 2000. Der Zustand des Oberbaus und einiger Brücken führte zur Einführung von „Tempo 0“ und zum Schienenersatzverkehr zwischen Wolkenstein und Annaberg-Buchholz. Damit war der Landkreis Annaberg – abgesehen von der Schmalspurbahn Cranzahl – Oberwiesenthal – praktisch schienenverkehrsfrei. Auf der Strecke von Flöha nach Neuhausen fahren zwar Züge, aufgrund des über Jahre unterlassenen Unterhalts der Infrastruktur jedoch von Fahrplan zu Fahrplan lang-

Er-Fahrungen im Erzgebirge

Die Erzgebirgsbahn fährt wieder! Die Bahnfahrt von Chemnitz nach Annaberg-Buchholz und von Johannegeorgenstadt nach Zwickau ist landschaftlich einfach berauschend und es ist gewaltig, was hier an den Strecken getan wurde.

Doch es gibt noch viel mehr zu tun. Die Erzgebirgsbahn ist längst noch nicht „aus einem Guss“.

Das beginnt bereits mit DB-konzerntypischen Schwächen. Den harten, steilen Sitzen ohne Armlehne in den Desiros läuft jeder Busseßel den Rang ab. Die Fahrzeuge können nicht in das Zentrum von Zwickau und Chemnitz vorstoßen, obwohl das der Nachfrage gut täte. Bedarfshalte sind unbekannt. Viele Stationen hinterlassen einen erbärmlichen Eindruck.

Auch sonst finden sich noch viele Elemente, die den Niedergang der Bahn fördern und dem Kreis Annaberg fast den Schienenanschluss gekostet hätten: Siedlungsschwerpunkte, an denen der Zug ohne Halt vorbeifährt (Wiesa, Aue), stark befahrene Straßen ohne Que-

rungshilfe, die Stationen von der Bebauung abriegeln (Annaberg Mitte), historische, aber irreführende Bahnhofsnamen (Annaberg Mitte, Warmbad, Schwarzenberg Hp.), Busbahnhöfe weitab vom Bahnhof (Annaberg-Buchholz), Busse, die dem Zug den Rücken kehren (fehlender Sichtkontakt im neu gebauten Busbahnhof Schwarzenberg), seelenlose, dunkle Bahnhofsgebäude und stinkende Unterführungen (Schwarzenberg).

„Lass die Reichsbahn auf Kosten der Berliner Regierung fahren – wir organisieren inzwischen unseren Busverkehr“ – die Folgen dieser Haltung sind hier drastisch spürbar. Nur ein Beispiel: Die neue elektronische Fahrplanauskunft des Verkehrsverbundes Mittelsachsen empfiehlt zwischen „Schwarzenberg, Erzgeb. Bahnhof“ und „Schwarzenberg, Erzgeb. Busbahnhof“ Verbindungen mit mehrfachem Umsteigen – dabei beträgt der Fußweg keine hundert Meter. Wie weit ist der Weg zu einer zukunftsfähigen Bahn noch?

Rainer Engel

samer. Für die 27 Bahnkilometer von Flöha nach Pockau-Lengefeld benötigte die Bahn beispielsweise in Sommer 2002 42 Minuten, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 38 km/h entspricht. Die Reisezeiten zwischen Olbernhau und Neuhausen waren für viele Fahrgäste unzumutbar und ein sinnvoller Fahrplan ließ sich mit dieser Infrastruktur ebenfalls nicht mehr erstellen, sodass ab 10. Juni 2001 im Schienenersatzverkehr gefahren wurde. Die Strecke nach Marienberg ist bereits seit dem 5. Juli 1999 außer Betrieb. Ein sommerlicher Wolkenbruch unterspülte die zuvor mit einem Aufwand von 12 Millionen Euro sanierte Strecke. Seitdem fährt kein Zug nach Marienberg. Auf der Strecke von Zwickau nach Schwarzenberg wurde auf 12 Kilometern zwischen Fährbrücke und Aue nur noch mit 10 km/h gebumelt. Im Sommer 2002 bot sich dem Fahrgast auf dem Erzgebirgsnetz folgendes „Angebot“:

sanieren kann, wurde für das Erzgebirgsnetz von Anfang an auf die DB AG als Betreiber gesetzt. Ein wichtiger Grund dafür war die Möglichkeit einer Finanzierung der Sanierung nach dem Bundeschienenwegeausbaugesetz (BeschWAG), dessen Mittel nur dem Unternehmen DB AG zur Verfügung stehen. Die Gründung der Erzgebirgsbahn erfolgte am 1. Juli 2002. Zuvor waren zwischen der DB AG, dem Freistaat Sachsen und dem Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) die Vorverträge für den Ausbau der Infrastruktur und den



Presse-Sonderzug in Cranzahl: PRO BAHN war dabei.

➔ Strecke	Reisezeit Min.	Bedienung	Reisegeschw. km/h
Chemnitz Hbf – Annaberg unt. Bhf	112 1)	2-h-Takt	30,5
Chemnitz – Neuhausen	117	2-h-Takt	30,8
Zwickau – Johanngeorgenstadt	82	1-h-Takt	41,0

1) ab Wolkenstein Schienenersatzverkehr

Diese Bedingungen konnten natürlich keine Fahrgäste auf die Schiene holen.

Das Netz im Erzgebirge

Im Jahr 2000 erkannte die Landespolitik die Notwendigkeit, im Schienenverkehr im Erzgebirge tätig zu werden. Obwohl das Beispiel der Freiburger Eisenbahn Freiberg – Holzgau gezeigt hatte, dass ein privates Infrastrukturunternehmen eine Nebenstrecke schnell und zu akzeptablen Kosten

Betrieb unterzeichnet. In den Verträgen wurden der Investitionsumfang, das künftige Betriebskonzept und die Verteilung der Investitionsmittel auf die beteiligten Partner vereinbart. Von den Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 181 Millionen Euro werden von Freistaat Sachsen 70 %, von der DB Netz AG 10 % und vom ZVMS 5 % der Kosten getragen. Die restlichen 15 % sind Altlastenmittel des Bundes.

In den Bau- und Finanzierungsverträgen sind die zu erzielenden Fahrzeiten festgeschrieben:

➔ Strecke	Geplanter Fertigstellungstermin	Fahrzeit im Zielzustand
Flöha – Bärenstein	14.12.2003 (bereits in Betrieb)	87 Minuten
Zwickau – Johanngeorgenstadt	15.12.2002 (bereits in Betrieb)	73 Minuten
Chemnitz – Einsiedel	seit 14.12.2003 in Betrieb	
Chemnitz – Aue	14.12.2004	68 Minuten
Flöha – Neuhausen	Herbst 2004 bis Olbernhau	72 Minuten

Neben den Bau- und Finanzierungsverträgen wurde zwischen der Erzgebirgsbahn und dem ZVMS ein bis zum Jahr 2018 laufender Verkehrsvertrag abgeschlossen. Die Eckpunkte dieses Verkehrsvertrags sind ein werktäglicher Stundentakt auf allen Strecken bei einer jährlichen Zugkilometerleistung ab 2006 von 2,6 Millionen Zugkilometern (derzeit 2,1 Millionen Zugkilometer).

Mit der Einführung der Regionalfaktoren zum 1. Januar 2003 erreichte das Erzgebirgsnetz eine traurige Berühmtheit: Für dieses Netz wurde der bundesweit einmalig hohe Regionalfaktor von 2,45 festgelegt. Dieser wird für die bestellten Zugleistungen nur noch begrenzt wirksam: Der Zuschuss des Aufgabenträgers erhöht sich trotz höherer Zugkilometerleistung ab 2006 nicht. Der Regionalfaktor wird, bedingt durch die bis dahin greifenden Sanierungsmaßnahmen an der Infrastruktur, abgeschmolzen.

Bei den anstehenden Sanierungsmaßnahmen werden die Strecken auf eine Geschwindigkeit von 60 km/h ertüchtigt, auf zahlreichen Abschnitten sogar auf 80 km/h. Die Bahnsteige werden als 55-Zentimeter-Bahnsteige errichtet. In Bahnhöfen erhalten sie eine Länge von 100 und in Haltepunkten von 80 Metern.

Die streckenbezogenen Sanierungsmaßnahmen im Einzelnen:

Zwickau – Johanngeorgenstadt: Die Strecke ist bereits weitgehend saniert. Die Zweigleisigkeit blieb im Abschnitt Zwickau – Schlema unt. Bhf erhalten, der folgende ehemals bis Erla führende zweigleisige Abschnitt wurde wieder auf ein Gleis zurückgebaut. Durch die damit

erzielbare großzügigere eingleisige Trassierung konnte die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h angehoben werden. Der Bf Wilkau-Haßlau wird in einen Haltepunkt umgebaut. Es wird ein neuer Inselbahnsteig errichtet und eine Verknüpfung mit dem Busbahnhof über eine neu zu errichtende Fußgängerbrücke hergestellt.

Die Bahnhöfe Fährbrücke und Lauter werden zu Haltepunkten umgewandelt. Daneben erfolgen einige betriebliche Verbesserungen, z. B. der Einbau neuer Stellwerke und die Rationalisierung von Fahrstraßen in den Bahnhöfen.

Chemnitz Hbf – Aue: Seit 1. Juni 2003 ist die Strecke voll gesperrt. Nach fertiggestellten Baumaßnahmen wurde am 14. Dezember 2003 der planmäßige Verkehr zwischen Chemnitz Hbf und Einsiedel wieder aufgenommen. Ziel ist es, mit Beginn des neuen Schuljahrs im August 2004 wieder bis Thalheim bzw. Zwönitz zu fahren. Ab Dezember 2004 soll die Gesamtstrecke bis Aue wieder in Betrieb genommen werden. Auf dieser Strecke werden einige neue Zugangsstellen geschaffen oder sind bereits in Betrieb: Hp Einsiedel Gymnasium, Hp Burkhardtsdorf Mitte, Hp Niederzönitz und der Hp Aue Stadion.

(Chemnitz Hbf-) Flöha – Annaberg-Buchholz – Bärenstein: Diese Strecke ist seit dem 14. Dezember 2003 weitestgehend saniert und wieder vollständig in Betrieb. Hier sind nur noch in den Bahnhöfen Anpassungsarbeiten notwendig. Bis zum Jahr 2005 werden die Bahnhöfe an das Betriebskonzept angepasst. Künftig verbleiben als Kreuzungsbahnhöfe Hennersdorf (Neuerrichtung eines Kreuzungsbahnhofs), Zschopau, Wolkenstein, Annaberg-Buchholz unt. Bahnhof, Annaberg-Buchholz Süd und Cranzahl. Die Zugangsstellen in Schönfeld-Wiesa und in Thermalbad Wiesenbad werden an eine günstigere Ortslage verschoben. Die Strecke von Flöha bis Annaberg-Buchholz wird mit einem elektronischen Stellwerk ausgerüstet, für die bis Vejprty verbleibende Strecke gilt Zugleitbetrieb.

(Chemnitz Hbf-) Flöha – Pockau-Lengefeld – Neuhausen/Marienberg: Der Abschnitt Flöha – Grünhainichen-Borstendorf wurde 2001/02 umgebaut und auf Geschwindigkeiten bis 80 km/h ertüchtigt.

Fahrgastzahlen	2002	bis 26.07.2003	ab 27.07.2003 1)
Chemnitz – Bärenstein	197	386	531
Chemnitz – Neuhausen	110	328	
Chemnitz – Aue	223	414	
Zwickau – Johanngeorgenstadt	642	1.017	

1) Wiedereröffnung Chemnitz – Annaberg

Seit 1. April 2003 ist die gesamte Strecke oberhalb von Grünhainichen-Borstendorf bis Pockau-Lengefeld und von Pockau-Lengefeld bis Olbernhau-Grünthal wegen umfangreicher Bauarbeiten (Oberbau, Tiefbau, Brückenerneuerung bzw. -sanierung, Umbau Sicherungstechnik) gesperrt. Ab Dezember 2004 soll der Betrieb bis Olbernhau wieder aufgenommen werden, der Abschnitt bis Neuhausen soll 2006 fertig gestellt sein.

Seit September 2003 wird an der Beseitigung der Hochwasserschäden vom Juli 1999 zwischen Pockau-Lengefeld und Marienberg gearbeitet. Diese Arbeiten werden 2004 fortgesetzt.

Nach dem Abschluss der Sanierungsarbeiten verbleiben folgende Kreuzungsmöglichkeiten: Bf Hetzdorf, Bf Grünhainichen-Borstendorf (Kreuzungsbahnhof mit Rückfallweichen, in Richtung Pockau-Lengefeld wird ein neuer Bahnsteig errichtet), Bf Pockau-Lengefeld und Olbernhau. Schnittstellen zwischen Bahn und Bus sollen in Reifland-Wünschendorf und in Pockau-Lengefeld, hier auf dem derzeit brachliegenden südlichen Bahnhofsteil, errichtet werden.

Vorteile für den Fahrgast?

Für den Fahrgast sind die Fortschritte der Erzgebirgsbahn bereits erfahrbar. Orte wie Annaberg, Schwarzenberg oder Cranzahl sind wieder in akzeptablen Fahrzeiten auf der Schiene erreichbar. Neue Haltepunkte in Siedlungsnähe wurden eröffnet oder werden gebaut und die Grenze zur nahe gelegenen Tschechischen Republik wird wieder von Zügen überquert, davon am Wochenende einmal durchgängig von Zwickau nach Karlovy Vary (Karlsbad). Die Pünktlichkeit im Erzgebirgsnetz liegt bei 99 %.

Auf allen Strecken konnten nach der Beendigung der Sanierung die Fahrgastzahlen gesteigert werden. Als Beispiel können die werktäglichen Fahrgastzahlen im gesamten Erzgebirgsnetz dienen: (Siehe hierzu Tabelle oben) →

Probleme mit Stationen und Tarif

Die Erfolge können allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass noch zahlreiche Probleme ungelöst sind.

Beispielsweise gehören die Stationsgebäude nicht zur Erzgebirgsbahn, sondern befinden sich weiterhin im Besitz von DB Station & Service mit allen bekannten Problemen. Grund für diese Konstruktion ist, dass bei der Bildung der Regio-Netze aus buchhalterischen Gründen keine Übernahme der Bahnhofsgebäude erfolgte. Während einige in privatem oder kommunalem Besitz befindliche Bahnhöfe, wie Cranzahl oder Johanngeorgenstadt, einen guten Eindruck hinterlassen, sorgen andernorts miefige Wartehallen, geschlossene Schalter und zugige Unterführungen für eine deutliche Trübung des guten Eindrucks des Unternehmens.

Ein durch den Aufgabenträger zu verantwortendes Problem ist die Gestaltung der Tarifzonen und der damit erzielte Preisunterschied zwischen Bahn und Bus auf einigen Relationen. Beispielsweise fährt der Bus von Chemnitz direkt auf der Bundesstraße B 95 nach Annaberg. Für diese Fahrt ist der Fahrpreis für drei Tarifzonen zu entrichten. Die Bahnverbindung nimmt dagegen einen kleinen Umweg über Flöha und durchquert gegenüber dem Bus eine zusätzliche Tarifzone, ein Preisunterschied für die Einzelfahrt von immerhin 1,20 Euro. Neben der gegenüber dem Bus geringfügig längeren Fahrzeit ein weiteres Hemmnis für eine gleichberechtigte Behandlung von Bahn und Bus. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Ein gutes Gesamtbild

Trotz dieser (lösbaren) Probleme hat die DB AG mit dem Regio-Netz „Erzgebirgsbahn“ gezeigt, dass sie sich mit diesem Angebot nicht hinter den benachbarten privaten Bahnstrecken verstecken muss. Allerdings ist eine Ausweitung des Konzepts der Regio-Netze über die vier vorhandenen Netze hinaus derzeit nicht geplant.

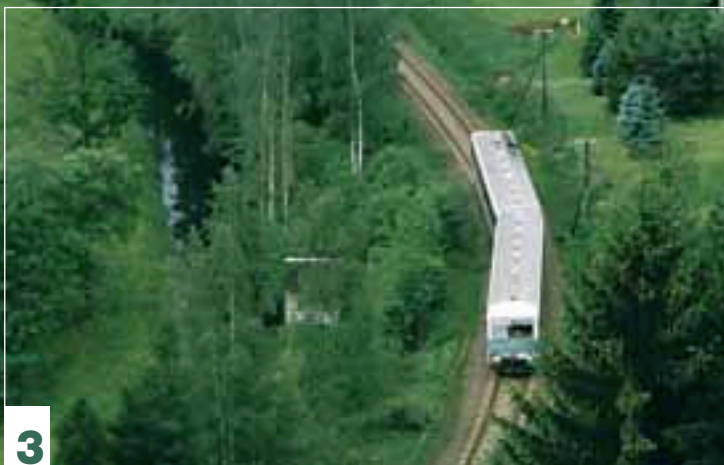


Foto: (3), Grölsch

1



2



3



Foto: Preuß

4

- 1 Der Zug überquert die Zschopau zwischen Thermalbad-Wiesbaden und Schönfeld-Wiesa.
- 2 Die Brücke in Cranzahl war schon erneuert, als die Strecke gesperrt wurde.
- 3 Eine Landschaft aus dem Bilderbuch: eine der letzten Regionalbahnen zwischen Thermalbad-Wiesbaden und Wolkenstein kurz vor dem Streckenstück, das der Auslöser für die Streckensperrung ab Wolkenstein ab 28. Mai 2000 war.
- 4 Bequemer Anschluss nach Tschechien in Johanngeorgenstadt.