DIE LINKE. Sachsen
3. Tagung des 15. Landesparteitages 10. Oktober 2020

C. Sachantrag

C.1. Bau von ICE-Schnellfahrstrecken in Sachsen

Beschluss der 3. Tagung des 15. Landesparteitages vom 10. Oktober 2020

Ich stelle für den am 2020-10-10 in Plauen stattfindenden Landesparteitag der LINKEN den Antrag für den Bau der ICE-Schnellfahrstrecken Nürnberg - Plauen - Leipzig/Dresden, Chemnitz - Leipzig und Plauen - Cheb. (siehe Anlage)

Begründung:

Besonders auffällig ist, dass nach dem jetzt bekannt gewordenen 3. Entwurf des Zielfahrplanes für den Deutschlandtakt)[1] Sachsen als das bevölkerungsmäßig am dichtesten besiedelte Bundesland von dem geplanten Liniennetz für 300 km/h großräumig umfahren wird und bestenfalls von der ICE-Verbindung Berlin - Prag in Dresden tangiert wird wobei nur der Streckenteil zwischen Dresden und Prag eine ICE-Neubaustrecke für 300 km/h sein wird und zwischen Berlin und Dresden mit Ausnahme der noch im Bau befindlichen Dresdener Bahn im Stadtgebiet von Berlin, welche südlich des Bahnhofes Papestraße in die aus Leipzig kommende Ausbaustrecke einmündet, eine ausgebaute Bestandsstrecke mit 200 km/h, vielleicht auch mit 250 km/h befahren wird. (Siehe Bild 2 auf Seite 56 in)[1])

Wegen der sehr kurvenreichen Trassierungen der vorhandenen Eisenbahnstrecken vor allem im Raum Chemnitz und im Vogtland, welche sich allein nur mit einem Ausbau nicht für höhere Geschwindigkeiten herrichten lassen, sind wegen der hier nur möglichen sehr niedrigen Geschwindigkeiten z. B. sind auf der Strecke Mehlteuer - Gera stellenweise nur 40 km/h möglich und der daraus folgenden sehr langen Fahrzeiten keine attraktiven Fernverkehrsangebote möglich. So dauert heute eine Fahrt von München über Nürnberg und Hof nach Dresden fünfeinhalb Stunden! Für die sehr kurze Strecke von Chemnitz nach Leipzig dauert eine Fahrt 71 Minuten. Diese sehr langen Fahrzeiten führen zu weniger Nachfrage. Mit dem Hinweis auf sich die in den früheren Entwürfen vorgesehenen Fernverkehrsverbindungen im Raum Chemnitz als nicht tragfähig erwiesenen Potentialuntersuchungen sollen hier nur noch "Low-Cost-Züge" von Flixtrain oder anderen fahren, welche gegenüber den ICE der DB AG auch mit deutlich weniger Komfort ausgestattet sind. Flixtrain fährt mit aufgearbeiteten alten Waggons, welche keine Klimaanlage haben und deshalb von der DB AG ausgesondert wurden und lässt gegenwärtig Ex-Interregio-Fahrzeuge aufarbeiten, in welche dann 100 Reisende Platz finden sollen. Zum Vergleich: Die bei der DB AG momentan noch eingesetzten T -Großraum-Wagen der 2. Klasse verfügen über 80 Sitzplätze. Eine Kapazitätserhöhung um weitere 20 Sitzplätze wäre entweder nur mit einer deutlichen Verringerung des Sitzabstandes, so dass große Menschen mit langen Oberschenkeln, welche bei der DB im 2.-Klasse-IC-Großraumwagen gerade noch sitzen können, ohne dabei mit den Knien an der Lehne des da vorstehenden Sitzes anzustoßen, hier u. U. gar nicht mehr sitzen können, oder mit einer Sitzplatzanordnung 3+2 mit der Folge einer deutlichen Verringerung der Breite des Sitzes gegenüber dem 2.-Klasse-IC-Großraumwagen bei der DB mit einer Sitzplatzanordnung von nur 2+2 möglich, was durch die so unvermeidlichen andauernden "sozialen Kontakte" mit dem Sitznachbarn ebenfalls eine deutliche Komforteinbuße wäre.

Um gerade auch im Raum Chemnitz und im Vogtland einen richtigen Fernverkehr anbieten zu können, müssen die kurvenreichen Bestandsstrecken durch gerade ICE-Neubaustrecken ersetzt werden. Wegen der mit diesen ICE-Neubaustrecken erreichbaren sehr deutlichen Fahrzeitverkürzungen ist der zusätzliche wirtschaftliche Nutzen dieser Strecken als sehr hoch einzustufen.

Mit dem Ersatz der Franken-Sachsen-Magistrale durch eine ICE-Neubaustrecke würde sich die Fahrzeit zwischen Nürnberg und Dresden über Bayreuth, Hof, Plauen, Zwickau, Chemnitz und Freiberg von heute 4,5 Stunden auf 2 Stunden reduzieren, weil neben der hohen Geschwindigkeit von 300 km/h die gerade ICE-Neubaustrecke deutlich kürzer als die Franken-Sachsen-Magistrale ist. Damit könnte die Strecke Dresden - München über Hof in 3 Stunden gefahren werden, während die Fahrt von München über Nürnberg, weiter über die Thüringer-Wald-U-Bahn über Erfurt und Leipzig nach Dresden mit einer Ausbaustrecke zwischen Leipzig und Dresden für 200 km/h mindestens 4 Stunden dauern dürfte. Allein der mögliche Zeitgewinn von 1 Stunde pro Richtung gegenüber dem Umweg über die Thüringer-Wald-U-Bahn dürfte viele Reisende zwischen München und Dresden die Strecke über Hof nehmen und es würde sicher auch viele Umsteiger vom Flugzeug auf die Bahn geben, welche bisher zwischen Dresden und München das Flugzeug nutzen. Ergänzt werden könnte das Angebot mit einem ICE-Sprinter, welcher nur in Nürnberg und in Chemnitz hält und so diese Strecke in 2,5 Stunden bewältigen könnte. Von Plauen nach Leipzig würde sich die Fahrzeit gegenüber heute über Mehlteuer und Gera einschließlich eines Haltes in Gera von heute 2,5 Stunden auf nur noch 30 Minuten verkürzen. Der ICE-Sprinter Berlin - München nur mit Halt in Leipzig und in Nürnberg könnte die Strecke in nur 3 Stunden zurücklegen, eine Fahrzeit, welche mit dem Umweg über die Thüringer-Wald-U-Bahn nicht zu schaffen ist.

Mit einer geraden ICE-Neubaustrecke zwischen Chemnitz und Leipzig könnte sich die Fahrzeit von heute 71 Minuten auf dann vielleicht nur noch 15 Minuten verkürzen. Für die Einbindung der aus südlicher Richtung aus Chemnitz und München kommenden ICE muss der Leipziger Citytunnel um 4 weitere Röhren für den Fernverkehr (2 Röhren für ICE nach und aus München und 2 Röhren für ICE nach und aus Chemnitz) erweitert und neben der S-Bahnhof Leipzig Hbf (tief) muss noch ein unterirdischer Fernbahnhof gebaut werden, weil die jetzt bestehenden beiden Röhren mit S-Bahn voll belegt sind es hier keine freien Trassen mehr für schnelle nur in Leipzig Hbf (tief) haltende ICE-Züge gibt.

Mit einer geraden ICE-Neubaustrecke zwischen Plauen und Cheb würde sich die Fahrzeit von heute fast 2 Stunden auf nur noch 15 Minuten verkürzen und es könnten hier auch nachts (mit entsprechenden Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände und Tunnel) die 750 m langen Güterzüge mit mindestens 160 km/h mit nur einer Lokomotive fahren.

Anstatt die Planung und den Bau der ICE-Neubaustrecken Nürnberg - Plauen -Leipzig/Dresden, Chemnitz - Leipzig und Plauen - Cheb voranzubringen, welche eine wichtige Voraussetzung sind, Chemnitz und das Vogtland mit hochwertigen Fernverkehr zu erschließen, steht hier die Politik auf der Bremse und will stattdessen lieber weiter in die kurvenreichen Bestandsstrecken investieren, ohne dass dabei irgendwelche Geschwindigkeitserhöhungen und Fahrzeitverkürzungen heraus kommen und Chemnitz als einzige Stadt in der BRD mit 200.000 Einwohnern auch in Zukunft ohne Fernverkehrsanschluss bleiben soll.

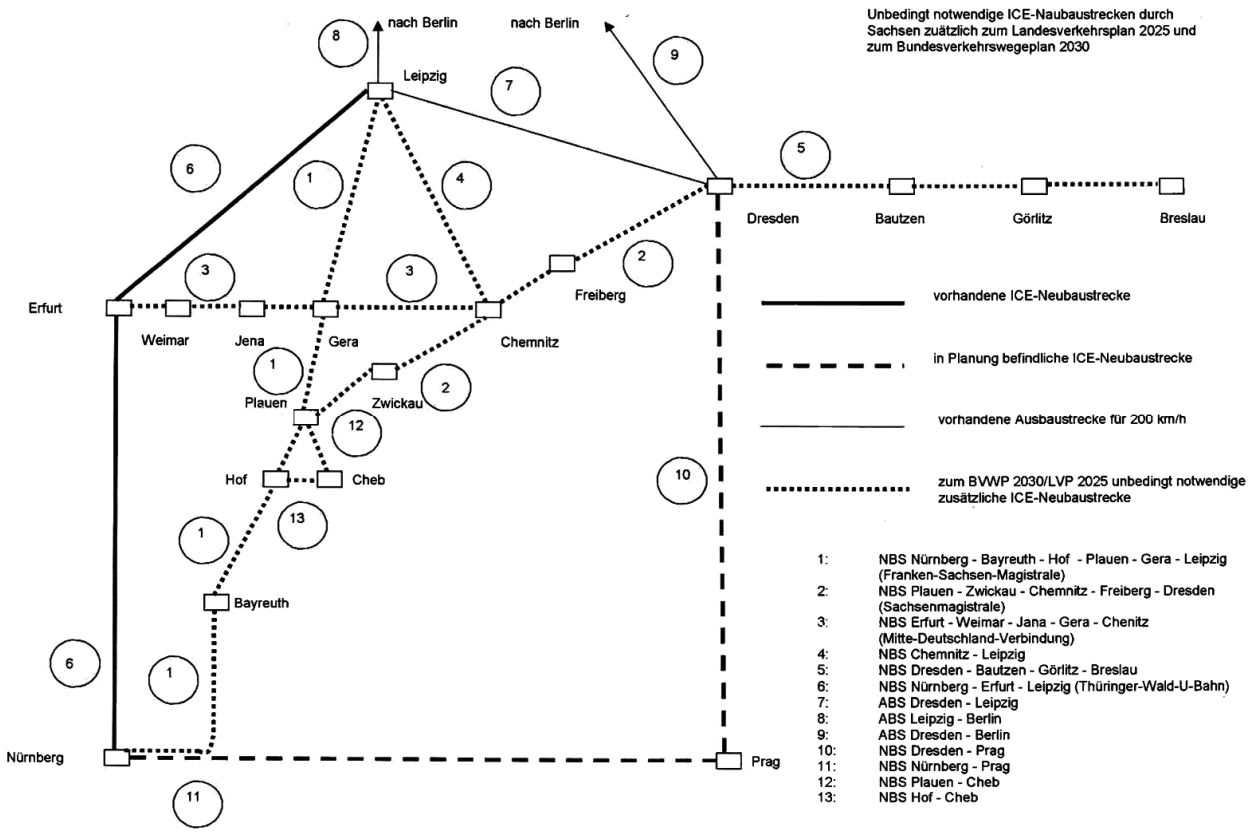
Befremdlich ist auch, dass, obwohl der Deutschlandtakt nur mit Zügen mit einer Geschwindigkeit von 300 km/h funktioniert, die DB AG jüngst bei Talgo Züge geordert hat, welche nur 230 km/h schnell sind (dabei könnte Talgo diese Züge anstatt nur mit einem Triebkopf und einem Steuerwagen am anderen Zugende mit 2 Triebköpfen liefern, welche bis 350 km/h fahren könnten) und damit sich nicht in den Deutschlandtakt integrieren lassen und warum, obwohl der Deutschlandtakt einen 30-Minuten-Takt im Fernverkehr vorsieht.

Beim Deutschlandtakt darf nicht nur der Fernverkehr betrachtet werden, weil auch dem Nahverkehr als Zu- und Abbringer eine entscheidende Bedeutung zukommt und die fahrzeitverkürzende Wirkung des Deutschlandtaktes nur dann voll zum Tragen kommt, sofern die Fahrzeiten des Nahverkehrs auf die Fahrzeiten des Fernverkehrs abgestimmt werden, so dass ein Umsteigen auch zwischen dem Nah- und dem Fernverkehr ohne Zeitverluste möglich ist.

Ich schlage vor, eine vor allem in Sachsen tätige Bürgerinitiative "ICE-Neubaustrecke Nürnberg - Plauen - Leipzig/Dresden" ins Leben zu rufen, welche sich neben der bereits in ihrem Namen genannten ICE-Neubaustrecke auch für die ICE-Neubaustrecke Chemnitz -Leipzig sowie die Erweiterung des Leipziger Citytunnels einsetzt.

Anlage

Quelle:)[1] Deutschlandtakt - Bund stellt Zielfahrplan vor, in Eisenbahnkurier 09/2020, Seite 54 - 57



<u>Entscheidung des Landesparteitages:</u>

Mehrheitlich beschlossen.