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

C. Sachantrag

C.6. Für einen zeitgemäßen Bahnverkehr im ländlichen Raum

Einreicher*innen: Benjamin Keckeis

Unterstützer*innen: Lars Stöckner, Jan Windisch

Der Landesparteitag der LINKEN Sachsen möge folgendes beschließen:

Der Landesparteitag der LINKEN Sachsen beschließt, dass politisch auf eine flächendeckende Elektrifizierung des Bahnbetriebs, die mindestens stündliche Bedienung aller Bahnhöfe und Haltepunkte, kostenlosen und barrierefreien ÖPNV sowie optimierte Anschlüsse nach dem Konzept des integralen Taktfahrplans hin gearbeitet wird. Dabei setzt die Partei sich konkret für eine entsprechende Ausschreibung von Verkehrsdienstverträgen, die zielgerichtete Verwendung von Bundesmitteln aus dem Strukturwandelprogramm und kleinere, eigenständige Investitionen in Bahninfrastruktur durch das Land ein.

Begründung:

Im ländlichen Raum in Sachsen lässt der öffentliche Verkehr oft zu wünschen übrig. In vielen Fällen ist man mit stinkenden, nur zweistündlich verkehrenden Dieselzügen viel länger unterwegs als man mit dem Auto bräuchte. Und das ist noch fast ein Glücksfall. Auf vielen Strecken fährt nämlich überhaupt kein Zug mehr.

Das muss sich dringend ändern. Denn wer von Klimaschutz redet, darf von der Eisenbahn nicht schweigen. Diese existiert zwar schon seit 200 Jahren, ist aber die Schlüsseltechnologie für die Verkehrswende. Damit sie diese Rolle spielen kann, muss sie schneller, komfortabler und besser getaktet sein als heute.

Ganz konkret geht es hierbei darum, dass keine veralteten Dieselfahrzeuge auf maroden Strecken mehr zum Einsatz kommen. Stattdessen soll in moderne Akkutriebzüge investiert werden, die schneller beschleunigen und mehr Komfort bieten als Dieselzüge. Es soll also eine Elektrifizierung ohne Oberleitung stattfinden – und zwar flächendeckend.

Außerdem sind Akkuzüge im Betrieb billiger, was dazu führt, dass finanzielle Mittel frei werden. Diese sollen in die Infrastruktur investiert werden, um den Instandhaltungsrückstand aufzuholen und Langsamfahrstellen zu beseitigen. Dadurch und durch das neue Rollmaterial sind attraktivere Fahrzeiten möglich als heute.

Auch Anschlüsse und Taktdichten müssen sich verbessern, damit die Verkehrswende in Sachsen möglich wird. Konkret heißt das, dass grundsätzlich nach dem Konzept des integralen Taktfahrplans gefahren werden soll. Wo dies noch nicht machbar ist, beispielsweise wegen fehlender Kreuzungsmöglichkeiten, zu vieler Halte oder zu kleiner Kurvenradien, muss das Land in Eigenregie Lösungen zur Einhaltung von Kantenzeiten finden.

Technisch gesehen wären das beispielsweise der Neubau bzw. die Reaktivierung von Kreuzungsstellen, kleinere Linienverlegungen oder die Einführung neuer RE-Linien. Politisch wäre es

hierbei vor allem notwendig, Mittel aus dem Strukturwandelprogramm zielgerichtet einzusetzen und Verkehrsleistungen mit beschleunigtem Haltemuster auszuschreiben. Ganz konkret wäre hier auf das Entstehen regionaler Expressnetze zusätzlich zu mindestens stündlich verkehrenden RBs oder S-Bahnen hin zu arbeiten.

Dabei würde vor allem die Lausitz optimale Voraussetzungen für ein derartiges Konzept bieten. Denn dort können durch die Einführung neuer Expresslinien und kleinere Infrastrukturausbauten spürbare Fahrzeitverkürzungen realisiert werden. Außerdem bestehen in der Region gute Möglichkeiten für Streckenreaktivierungen. Dadurch wäre ein RE-Netz mit konkurrenzfähigen Fahrzeiten und optimalen Anschlüssen möglich, während kleinere Orte durch RB oder S-Bahn mindestens im Stundentakt bedient würden.

Deshalb eignet sich diese Region perfekt als Modellregion für ein linkes Verkehrskonzept. Denn das RE-Netz ließe sich perfekt durch den Ausbau der S-Bahn Dresden und Taktverdichtungen auf RB-Linien ergänzen. Außerdem könnte gerade am Beispiel der Lausitz demonstriert werden, dass ein gut ausgebauter ÖPNV nicht nur der Umwelt nützt. Denn auch die Lebensqualität verbessert sich spürbar durch schnellere Alltagswege und die reduzierten Kosten für Mobilität. So sparen sich Familien beispielsweise 300-400€ im Monat durch den Verzicht auf das Zweitauto.

Vor allem aber sichert eine gute Verkehrsanbindung bestehende Arbeitsplätze und begünstigt Betriebsansiedlungen. Gerade das wäre in der Lausitz wichtig, um die leeren Kassen der Kommunen wieder zu füllen, Investitionen in die öffentliche Infrastruktur zu ermöglichen und neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Nicht nur hier, sondern auch in anderen Regionen entstünden ähnliche Effekte durch den Ausbau des ÖPNV. Damit dieser seine ganze Wirkung entfalten und das soziale Zusammenleben stärken kann, darf aber auch auf Barrierefreiheit und Ticketpreise nicht vergessen werden.

Das heißt nicht zuletzt, dass Bahnhöfe zu modernen Mobilitätsdrehscheiben werden müssen und dass der ÖPNV für alle leistbar sein muss. Ganz konkret bedeutet das, dass langfristig auf einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr hin zu arbeiten ist.

Außerdem sind die flächendeckende Elektrifizierung des Bahnbetriebs, eine mindestens stündliche Bedienung aller Bahnhöfe und Haltepunkte sowie eine Verbesserung von Anschlüssen erstrebenswert. Das soll durch eine entsprechende Ausschreibung von Verkehrsdienstverträgen, die zielgerichtete Verwendung von Bundesmitteln aus dem Strukturwandelprogramm und kleinere, eigenständige Investitionen in Bahninfrastruktur gewährleistet werden.

<u>Anlage:</u>

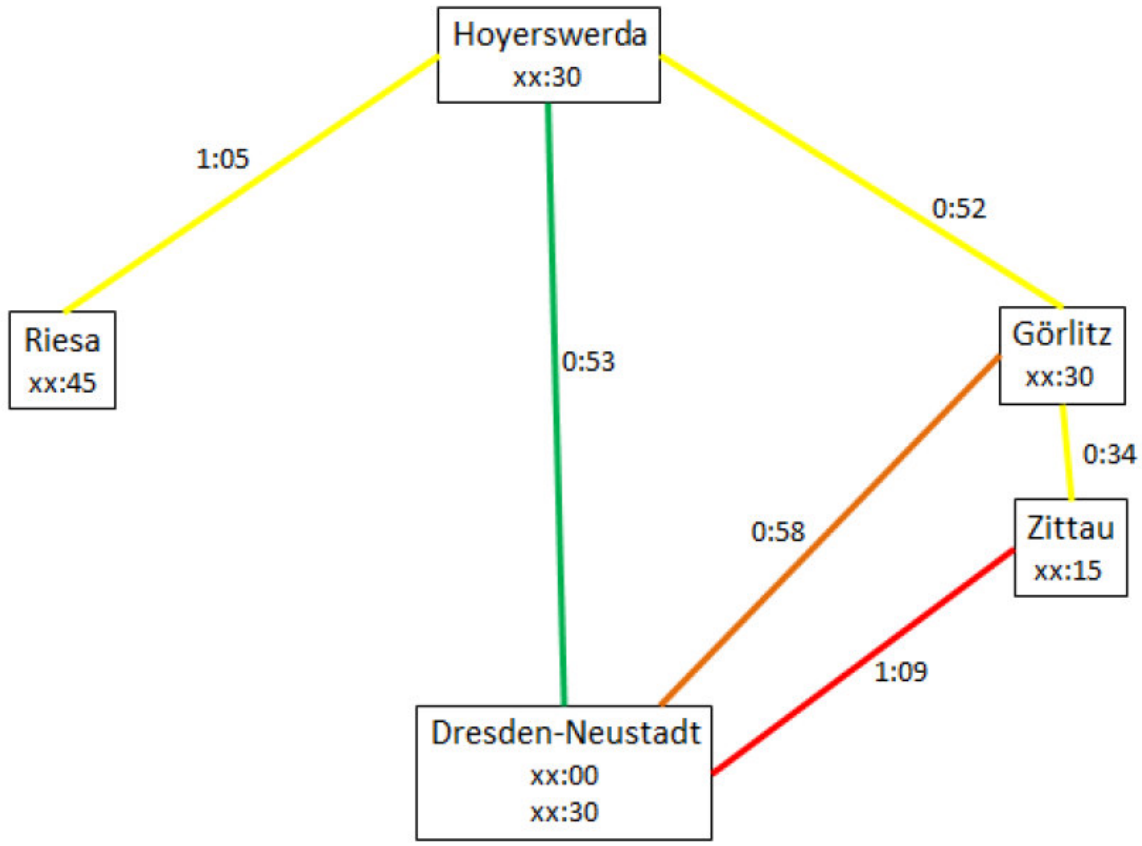
Modellentwurf für die Lausitz

- Link zum Liniennetzplan:
  https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1bxGVDpVbWkXMEzQ_MVGD5dqn2e15T0mt&usp=sharing

- Bereits geplante Infrastrukturmaßnahmen in der Lausitz:
  siehe: https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2020/04/milliarden-euro-verkehrsprojekt-kohlelaenderrevier-ice-strecke-berlin-cottbus-goerlitz.html

- zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen:
  - Schleife bei Löbau und Reaktivierung Löbau-Oberoderwitz
  - Schleife bei Schleife (Oberlausitz) als Verbindung nach Weißwasser
  - Selektiv zweigleisiger Ausbau Kamenz–Arnsdorf

- Knotenstruktur:



<u>Entscheidung des Landesparteitages:</u>