

C. Sachanträge

C.1. Sachsen wieder an den Fernverkehr anhängen!

Beschluss der 2. Tagung des 16. Landesparteitages am 14. Mai 2022 in Annaberg-Buchholz

Der Landesparteitag der LINKEN Sachsen beschließt:

DIE LINKE Sachsen setzt sich für einen massiven Ausbau des schienengebundenen Fernverkehrs ein. Konkret werden folgende Maßnahmen gefordert:

- Schaffung IR-ähnlicher, miteinander vertakteter Fernverkehrsangebote, die zum Nahverkehrstarif nutzbar sind
- Einführung einer Sprinterverbindung von Dresden nach München im Zweistundentakt, beispielsweise als Zugteil eines Berliner Sprinters
- Einführung einer EC-Verbindung von Dresden nach Breslau im Zweistundentakt
- Einsatz von Neigetechnik auf der Sachsen-Franken-Magistrale und Mitte-Deutschland-Verbindung, um konkurrenzfähige sowie ITF-konforme Fahrzeiten zu erreichen
- Reaktivierung der Strecke Leipzig Anger-Crottendorf – Leipzig Hbf soll in den BVWP aufgenommen werden
- Viergleisiger Ausbau Chemnitz - Flöha soll in den BVWP aufgenommen werden
- Neubaustrecke Tharandt – Klingenberg-Colmnitz soll in den BVWP aufgenommen werden
- Neubaustrecke Cossen – Narsdorf soll in den BVWP aufgenommen werden
- Die Ertüchtigung von Abschnitten mit ausreichenden Kurvenradien für höhere Geschwindigkeiten soll geprüft werden, insbesondere auf den Abschnitten Dresden – Leipzig, Leipzig – Chemnitz und Leipzig – Zwickau
- Schnellstmögliche Realisierung bereits angedachter oder geplanter Projekte wie zum Beispiel Kockelsbergertunnel, Elektrifizierung Dresden – Görlitz, Elektrifizierung Leipzig – Chemnitz, Neubaustrecke Heidenau – Usti und Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung

Begründung:

Der Großteil Sachsens wurde in den vergangenen Jahrzehnten vom Fernverkehr abgehängt. Heute lassen sich die Bahnhöfe mit Fernzughalt beinahe an einer Hand abzählen. Es sind nämlich genau sechs Stück und alle liegen irgendwo zwischen Schkeuditz und Bad Schandau. Dass die Verkehrswende so nicht zu schaffen ist, dürfte selbsterklärend sein.

Dort wo der Bahnverkehr funktioniert, ist die Erschließungsdichte sehr viel höher. So gibt es im Schweizer Kanton St. Gallen beispielsweise 15 Fernverkehrshalte bei 500.000 Einwohner*innen. Natürlich heißt das nicht, dass Sachsen 120 Fernverkehrshalte bräuchte, aber die Erschließungsdichte ist auf jeden Fall zu erhöhen. Es darf keine Region vom Fernverkehr abgehängt bleiben.

Um das zu erreichen, sollen Strecken wie die Mitte-Deutschland-Verbindung oder die Sachsen-Franken-Magistrale wieder von Fernzügen bedient werden. Auch die Direktverbindungen von Zwickau und Chemnitz nach Berlin sind zu reaktivieren, wenngleich aus heutiger Sicht keine Linienführung nach Lichtenberg mehr sinnvoll erscheint. Ebenso soll der EC zwischen Dresden und Breslau künftig wieder verkehren.

Um das Angebot zu komplettieren, ist außerdem eine Sprinterverbindung zwischen der sächsischen und der bayrischen Landeshauptstadt vorgesehen. Diese fährt bis Erfurt nach dem heutigen ICE-Haltemuster, wird dort mit dem Sprinter von Berlin vereinigt und verkehrt mit nur einem Zwischenstopp und bis zu 300 km/h weiter nach München.

Damit die Züge nicht nur fahren, sondern auch genutzt werden, müssen konkurrenzfähige und ITF-konforme Fahrzeiten erreicht werden. Dafür sind sowohl Anpassungen an der Infrastruktur als auch der Einsatz von Neigezügen notwendig. Konkret sind das die im Antragstext genannten Maßnahmen und der Einsatz von Zügen der Baureihen 411 sowie 415. Diese verkehren heute schon in Sachsen, jedoch ohne dabei von der Neigetechnik Gebrauch zu machen.

Bei den streckenseitigen Maßnahmen ist insbesondere der Ausbau Dresden – Chemnitz hervorzuheben. Dieser besteht einerseits aus einer Neubaustrecke im Tharandter Wald, die den langsamsten Abschnitt der Bestandsstrecke umgeht und auch für eine mögliche Verlängerung der S3 nutzbar wäre. Dadurch sowie durch die Neigetechnik entsteht der Großteil der Fahrzeitverkürzung von insgesamt rund einer Viertelstunde. Die restlichen 1-2 Minuten steuert der viergleisige Ausbau zwischen Chemnitz und Flöha bei, welcher für die Erweiterung des Chemnitzer Modells notwendig ist und für Linienverbesserungen genutzt werden kann.

Außerdem soll eine Umfahrung für den Göhrener Viadukt gebaut werden, um eine vollständige Zweigleisigkeit zwischen Chemnitz und Leipzig zu erreichen. Als Nebeneffekt entsteht dabei eine Fahrzeitverkürzung von rund 5 Minuten.

Direkt im Knoten Leipzig ist die Reaktivierung der alten Bahnhofsausfahrt Richtung Zwickau vorgesehen, um keine Fernzüge über den vollständig ausgelasteten Citytunnel schicken zu müssen und auf eine allzu große Stadtrundfahrt verzichten zu können. Darüber hinaus soll geprüft werden, ob die Strecken vom wichtigsten Bahnknoten Sachsens nach Dresden, Zwickau und Chemnitz ohne größeren Aufwand für höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt werden könnten. Das ist zwar nicht zwingend notwendig, erhöht aber die Fahrplanstabilität.

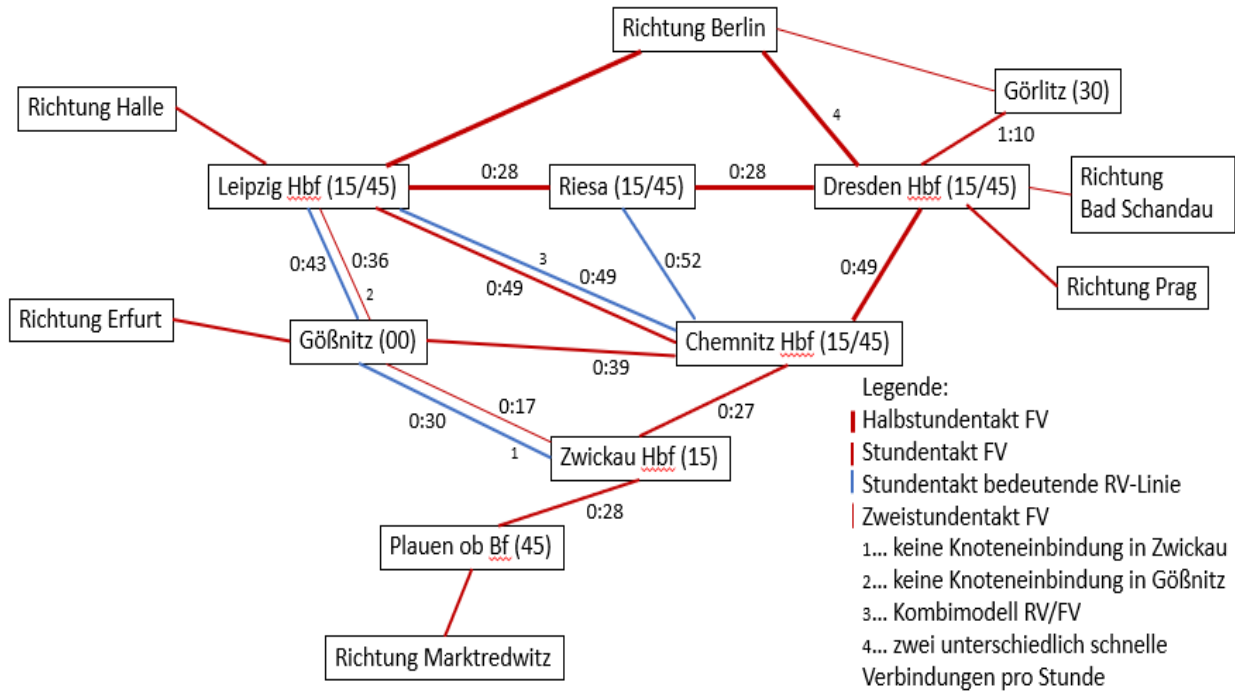
Neben attraktiven Fahrzeiten und Flächenerschließung ist auch die Taktung von zentraler Bedeutung für ein hochwertiges Bahnnetz. Dabei ist analog zur Schweiz ein Halbstundentakt zwischen den Großstädten vorgesehen. Dieser soll mit sämtlichen Tickets nutzbar sein, weil sich die Attraktivität für Pendler*innen sonst in Grenzen hält.

Es werden folgende Halte neu bzw. wieder ans Fernbahnnetz angebunden

- Sachsen-Franken-Magistrale: Freiberg, Flöha, Chemnitz Hbf, Zwickau Hbf, Reichenbach, Plauen ob Bf
- Mitte-Deutschland-Verbindung: Hohenstein-Ernstthal, Glauchau, Gößnitz
- Leipzig – Chemnitz: Geithain, Burgstädt
- Leipzig – Zwickau: Altenburg (nicht in Sachsen)
- Sächsische Schweiz: Heidenau, Pirna, Königstein
- Lausitz: Bischofswerda, Bautzen, Löbau, Görlitz

Die Verbindungen, Taktdichten und Knotenstruktur sind so vorgesehen wie in untenstehender Graphik dargestellt:

Netzgraphik



Entscheidung des Landesparteitages:

Beschlossen.