Ein Haus für Generationen

Die Richtkrone war bunt geschmückt, und der Zimmermann brachte einen zünftigen Spruch aus: Am Freitag hat die Wohnungsbaugenossenschaft (WBG) Radeberg beim wohl ehrgeizigsten Wohnprojekt der Stadt die Richtkrone gesetzt. An der Waldstraße entsteht ein Mehrgenerationenhaus mit 38 Wohnungen. Susann Sembdner, Vorstand der WBG, bedankte sich bei den Baufirmen für die gute Zusammenarbeit. „Es ist eine tolle Leistung, dass wir trotz zwischenzeitlichem Rückstand jetzt im Zeitplan liegen und auch bei den Kosten alles im Rahmen geblieben ist.“ In dem Haus sollen junge Familien genauso wohnen wie Senioren.

Foto: Matthias Schumann

„Die Bahn wäre wieder konkurrenzfähig“

Anja Schmotz von Pro Bahn über neue Strecken, kürzere Fahrzeiten und die Frage, warum Polen schneller ist als Sachsen.

Die Bahn ist in aller Munde. Viel stärker als noch vor wenigen Jahren richten Politiker aller Couleur ihr Augenmerk auf den Schienenverkehr. So vergeht seit Monaten kaum ein Tag, an dem nicht jemand die Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden – Görlitz fordert. Sogar von neuen oder wieder aktivierten Bahnverbindungen wie zwischen Bautzen und Hoyerswerda ist die Rede. Die SZ fragte Anja Schmotz, stellvertretende Vorsitzende des Fahrgastverbandes Pro Bahn Mitteldeutschland, wie sie das aus Sicht der Bahnkunden bewertet.

Frau Schmotz, dieser Tage traf sich der deutsch-polnische Bahngipfel. Was kam für Bahnfahrer in Sachsen heraus?

Leider nichts Greifbares. In Sachsen hofft man bei der Elektrifizierung der Strecken Cottbus – Görlitz und Dresden – Görlitz weiter darauf, dass dies über die Strukturförderung im Rahmen des Kohleausstiegs finanziert werden kann. Wichtig wäre, dass zumindest die Elektrifizierung zweier Gleise am Bahnhof Görlitz bis hin zur Staatsgrenze möglichst schnell realisiert wird. Dafür braucht es eine kurzfristige Finanzierungslösung. Hier war man bisher viel zu zögerlich und unpragmatisch, mit dem Ergebnis, dass ab 2020 Zgorzelec der Umstiegspunkt bei Fahrten zwischen Sachsen und Niederschlesien sein wird – und nicht der Bahnknoten Görlitz. Ab Ende 2020 wird wieder ein EC-Zug-Paar täglich von Berlin über Frankfurt/Oder nach Wroc aw und Krakau fahren. Das freut mich; noch besser wäre es aber, man würde auch die Fernverkehrsverbindungen von Leipzig nach Wroc aw wieder einführen. Über Horka ist das heute schon möglich. Dafür müssten sich aber die DB und die polnische Eisenbahngesellschaft oder auch ein anderes Fernverkehrsunternehmen zusammentun.

Warum kommt Polen so gut voran, während auf deutscher Seite nichts Zählbares passiert?

Offenbar war die Elektrifizierung des niederschlesischen Streckenabschnitts den Polen wichtiger, und sie haben sich zudem um EU-Zuschüsse für den Ausbau bemüht. In Deutschland sitzen wir zwischen den Stühlen: Primär zuständig ist der Bund – insbesondere das Verkehrs- und das Finanzministerium. Diese haben aber bisher kaum nennenswertes Interesse an grenzüberschreitenden Strecken gezeigt, was sich auch in den Bewertungskriterien für den Bundesverkehrswegegleiseplan widerspiegelt. Der Freistaat Sachsen, der ein regionales Interesse an Strecken wie Dresden – Görlitz hat, kann zwar auf diese Zuständigkeit verweisen. Er könnte aber auch kreativ werden und zumindest die Teilelektrifizierung des Bahnhofs Görlitz bis zur Grenze aus Eigenmitteln oder gemeinsam mit den polnischen Partnern vorantreiben. So mutig scheint man aber in Sachsen derzeit nicht zu sein und wartet daher lieber.

Die DB rechnet damit, dass zwischen Dresden und Görlitz nicht vor 2029 Elektrozüge fahren. Was sagen Sie?

Angesichts der derzeitigen Situation scheint das recht optimistisch kalkuliert. Natürlich sollten wir schon viel weiter sein. Seit 2003 ist vertraglich zwischen Polen und Deutschland festgehalten, dass die Strecke Wroc aw – Dresden elektrifiziert werden soll. Das ist bescheidene 16 Jahre her. Die fehlende Elektrifizierung verhindert auch die schnelle Rückkehr attraktiver Fernverkehrsverbindungen, was für die Region überaus schmerzlich ist und ihre Wirtschaftskraft stark beeinträchtigt. Wenn man sich anschaut, wie Erfurt von der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – München profitiert, davon kann man hier leider bisher nur träumen.

Anja Schmotz ist stellvertretende Vorsitzende des Fahrgastverbandes Pro Bahn Mitteldeutschland.

Foto: Kirsten Johannes Lassig

Die Kohlekommission hat vorgeschlagen, die Bahnstrecke Bautzen – Hoyerswerda wieder aufzubauen. Für wie realistisch halten Sie das?

Die Strecke ist zwischen Bautzen und der Anschlussstelle Caminau seit 2010 von Bahnbetriebszwecken freigestellt, die Gleise sind abgebaut. Es wäre also ein kompletter Neubau von 25 Kilometern Gleisen notwendig. Sinnvoll wäre das, denn eine Regionalbahn könnte die Strecke zum Beispiel in rund 30 Minuten zurücklegen, während Busse über eine Stunde Fahrtzeit benötigen. Eigentlich unfassbar, dass man zwischen zwei so großen Städten derzeit nur die Straße als Verkehrsverbindung hat. Hier haben wir ein weiteres grundsätzliches Problem: Im Moment gibt es weder vom Freistaat noch von den Landkreisen eine generelle Übereinkunft, keine weiteren Bahnstrecken stillzulegen, beziehungsweise zu entwidmen, wie man am Beispiel der Herrnhuter Bahn sieht. Ihr droht die Entwidmung zugunsten eines Radwegs, dessen verkehrlicher Nutzen zweifelhaft ist.

Und was sagen Sie zum Vorschlag, die Strecke zwischen Kamenz und Hosena für den Personenverkehr zu reaktivieren und eine neue Verbindung Dresden – Kamenz – Hoyerswerda zu schaffen?

Wir als Fahrgastverband Pro Bahn beurteilen die Pläne grundsätzlich positiv. Damit wäre Hoyerswerda jede Stunde direkt von Dresden aus erreichbar, ohne den bisher aller zwei Stunden erforderlichen Umstieg in Ruhland. Außerdem käme eine Fahrzeiteinsparung von etwa 20 Minuten hinzu. Die Eisenbahn wäre damit gegenüber dem Auto wieder konkurrenzfähig. Wichtig wäre es, auch in Richtung Cottbus weiterzudenken. Derzeit liegt die Fahrzeit zwischen Hoyerswerda und Cottbus bestenfalls bei einer Stunde und fünf Minuten, in den 1990ern waren es schon mal 45 Minuten.

Sachsens Ministerpräsident wünscht sich einen ICE Berlin – Cottbus – Görlitz – Zittau. So einen Zug würden Sie doch sicher auch gern nutzen, oder?

Grundsätzlich wünschen auch wir uns die Wiedereinführung guter Fernverkehrsverbindungen für Ostsachsen. Das kann auch eine IC-Verbindung sein. Wünschenswert wäre darüber hinaus, dass der Ministerpräsident sich dafür einsetzt, die heutigen Möglichkeiten zu nutzen, und eine EC-Verbindung Leipzig – Horka – Wroc aw zu schaffen. Auch sollten Chancen einer Verlängerung der polnischen Fernverkehrsverbindung Warschau – Węgliniec (Kohlfurt) nach Sachsen ausgelotet werden.

■ Gespräch: Tilo Berger

ANZEIGE

Wer nicht wählt, wählt rechts.
DIE LINKE.

Ministerium will sechs Spuren für A4

Für den Bereich zwischen Nossen und Pulsnitz läuft bereits ein Antrag. Jetzt kommt ein weiterer Abschnitt hinzu.

Rödertal. Das sächsische Verkehrsministerium hat den sechspurigen Ausbau der A4 zwischen den Anschlussstellen Pulsnitz und Bautzen-Ost beim Bund beantragt. Ziel ist die Aufnahme des Projektes in die Straßenbaupläne des Bundes und die Zustimmung zur Aufnahme der Planungen. „Insbesondere im Güterverkehr erwarten wir weitere erhebliche Steigerungen“, begründet Wirtschaftsminister Martin Dulig (SPD) die Initiative. Er bezieht sich dabei unter anderem auf eine Analyse für den Bereich Görlitz. Dort rollen innerhalb von 24 Stunden etwa 27 000 Fahrzeuge über die Autobahn. Der Anteil des Schwerlastverkehrs lag im Jahr 2018 bei 42 Prozent. „Daher ziehen wir auch für diesen Abschnitt einen weiteren Ausbau schon jetzt in Betracht“, so Dulig. Allein mit einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene werde man die A4 in diesem Bereich nicht entlasten können. Bereits im September 2018 hatte der Freistaat beim Bund einen acht- beziehungsweise sechsspurigen Ausbau zwischen dem Autobahndreieck Nossen und der Anschlussstelle Pulsnitz beantragt. Das aktuelle Projekt schließt daran. Die Kosten für den Ausbau der 38 Kilometer zwischen Pulsnitz und Bautzen-Ost werden auf reichlich 366 Millionen Euro geschätzt.

Nach Duligs Worten liegt der Ball nun beim Bund. Dieser müsse die Vorhaben bewerten. Bei einer positiven Entscheidung ist eine nachträgliche Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan 2030 beziehungsweise die Zustimmung zur Aufnahme von Planungen möglich.

Einen konkreten Zeitplan für das Vorhaben gibt es daher noch nicht. Das sächsische Wirtschaftsministerium spricht von einer „mittel- bis langfristigen Aufgabe“. Denn nicht nur sämtliche Anschlussstellen in dem Abschnitt müssten neu gebaut werden, da diese ebenfalls um eine Spur je Richtung erweitert werden müssten. Auch Brücken über die A4 oder über andere Straßen, Wege und Flüsse müssten neu- oder umgebaut werden. (SZ)

Einsatz in der Neustadt

Dresden. Zwei Deutsche und ein Tunesier müssen sich wegen Erwerbes und Besitzes von Betäubungsmitteln verantworten. Sie wurden bei einem Einsatz der Polizei gegen die Kriminalität in der Dresdner Neustadt ertappt. Einem Tunesier wird Handel mit Betäubungsmitteln vorgeworfen.(SZ)

Typisch T-Cross:
individuell und wandlungsfähig.

Der flexible SUV passt sich Ihren Wünschen an.

Der neue T-Cross ist ein absoluter Allrounder: Er beeindruckt nicht nur mit seinem markanten und dynamischen Design, sondern auch durch seine Flexibilität. Mit seinen zahlreichen Gestaltungsmöglichkeiten bietet er Ihnen mehr Freiraum – für spontane Unternehmungen, längere Reisen oder den vielfältigen Alltag. Wir informieren Sie gerne und freuen uns, Sie bei uns zu einer Probefahrt zu begrüßen.

Mehr Informationen unter www.volkswagen.de und bei Ihrem Volkswagen Partner.

Abbildung zeigt Sonderausstattungen gegen Mehrpreis.
Stand 05/2019. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Jetzt erhältlich in Ihrem **App-Store.**

Volkswagen

Autohaus Franke GmbH & Co. KG Radeberg
An der Ziegelei 11, 01454 Radeberg, Tel. 03528 / 48 20-0, www.autohaus-franke.com

Autohaus Franke GmbH & Co. KG Pulsnitz
Kamenzer Str. 10, 01896 Pulsnitz, Tel. 035955 / 487-0, www.autohaus-franke.com