

Gemeinsame Absichtserklärung der Metropolregionen Mitteldeutschland und Nürnberg zum Schienenverkehr

Die Metropolregionen Mitteldeutschland und Nürnberg streben in enger Kooperation die grundlegende Verbesserung der sie verbindenden Schienenverkehrsrelationen an. Ihre für den Verkehr zuständigen Gremien und Fachstellen werden beauftragt, zusammen mit geeigneten fachlichen und regionalen Partnern zukunftsfähige Konzepte für den Schienenpersonen- und Güterverkehr (Infrastruktur, Betrieb) zu erarbeiten und mit den Entscheidungsträgern der Metropolregionen abzustimmen. Hier stehen die zur Aktualisierung stehenden Verkehrspläne auf Landes-, Bundes- und Europaebene im Fokus. Es ist das gemeinsame Bestreben beider Metropolregionen, diese Ziele konsequent und engagiert zu verfolgen und zu erreichen.

Erläuterung

Der Korridor für den lang laufenden, überregionalen Schienenverkehr zwischen den Metropolregionen Mitteldeutschland und Nürnberg wird von der

- Hochgeschwindigkeitsstrecke VDE 8.1 und 8.2 Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig ab vsl. 2016/17
- Frankenwald- und Saalbahn Nürnberg-Kronach-Saalfeld-Jena-Leipzig
- Strecke Nürnberg/Regensburg-Hof-Gera-Leipzig
- Sachsen-Franken-Magistrale Nürnberg-Bayreuth/Marktrechwitz-Dresden/Leipzig

bestimmt.

Aufgrund der polyzentrischen Struktur der Metropolregion Mitteldeutschland verlaufen diese Strecken fächerartig von Nürnberg nach Norden bis Nordosten (Halle, Leipzig, Chemnitz, Dresden).

Die Verbindungsqualität des **Schienenpersonenverkehrs** zwischen den Metropolregionen Mitteldeutschland und Nürnberg ist derzeit weit von den Erfordernissen entfernt. Lediglich die Linie Nürnberg-Leipzig hat Fernverkehrsstatus. Auf der Sachsen-Franken-Magistrale Nürnberg-Leipzig/Dresden verkehren nur Regionalzüge, deren Neigetechnik zudem extrem störanfällig ist. Die Großstadt Gera hat sowohl nach Norden (Leipzig) als auch nach Süden (Saalfeld bzw. Hof) nur Nahverkehrsverbindungen.

Der **Güterverkehr** zwischen den hoch industrialisierten Metropolregionen ist durch die noch fehlende Elektrifizierung Reichenbach-Hof-Nürnberg in seiner Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit stark eingeschränkt. Dadurch wird auch der lang laufende Güterverkehr im Seehafenhinterlandverkehr („Ostkorridor“ von den Nordhäfen über Magdeburg nach Bayern) als auch in West-Ost-Relation (Nürnberg-Marktrechwitz als Bestandteil der TEN-V 22 Nürnberg/Dresden-Prag-Athen/Constanta) beeinträchtigt.

Daher sind beim Infrastrukturausbau, beim Fahrzeugeinsatz und bei der Fahrplangestaltung dringende Handlungsbedarfe geboten. Die derzeit laufenden oder in Vorbereitung befindlichen Baumaßnahmen

- Leipziger City-Tunnel (2012/13)
- Elektrifizierung Reichenbach-Hof (2013)
- Neubau-Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig (2016/17)
- Neubau Güterverkehrszentrum Glauchau sowie Erweiterung GVZ Hof

reichen nicht aus, die Anbindungsqualität beider Metropolregionen und deren Verflechtungsraum zu verbessern. Doch bereits mit deren Fertigstellung in den nächsten drei bis sieben Jahren werden sich gravierende Veränderungen im Betrieb ergeben.

Durch die Zusammenarbeit der beiden Metropolregionen sowie des dazwischen liegenden Sächsisch-Bayerischen Städtensetzes sollen zukunftsfähige Konzepte für den verbindenden Schienenverkehr erarbeitet und die darin entwickelten Maßnahmen eingefordert werden. Ergänzend sollen auch die Schienenverbindungen zur Metropolregion Prag einbezogen werden, insbesondere hinsichtlich der TEN-V 22.