



Gemeinsames **Positions- und Forderungspapier**
zur **Sachsen-Franken-Magistrale**

Dresden – Chemnitz – Zwickau – Plauen – Hof – Bayreuth/Marktredwitz – Nürnberg
der anliegenden Regionen, Städte und Landkreise und Abgeordneten in Sachsen
und Bayern

Die Sachsen-Franken-Magistrale verbindet die Oberzentren unserer Region und die Metropolregionen Halle/Leipzig – Sachsendreieck, Nürnberg und Stuttgart. Entsprechend dieser von der Bundesverkehrswegeplanung anerkannten großen Bedeutung wurden bereits seit Mitte der neunziger Jahre umfangreiche Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen in Höhe von knapp 1 Mrd. € unternommen, die jedoch aus Mittelknappheit noch nicht zu Ende geführt werden konnten.

Für einen zukunftsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg und Dresden/Leipzig sind die Fertigstellung der verbliebenen Ausbaumaßnahmen sowie eine optimierte Fahrplangestaltung nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF) unerlässlich und vordringlich. Hierzu besteht Konsens auch unter den Aufgabenträgern für den SPNV.

Die betroffenen Städte und Regionen sowie ihre Abgeordneten appellieren mit diesem Papier an die Entscheidungsträger von Land, Bund und EU und der Deutschen Bahn AG, die noch erforderlichen Maßnahmen anzuerkennen, zu finanzieren und baldmöglichst zu realisieren.

Die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Integralen Taktfahrplan sind im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als Ausbaumaßnahme Nr. 13 im Vordringlichen Bedarf enthalten und sollten bis 2006 abgeschlossen sein.

Wegen der Unterfinanzierung des BVWP sind die noch fehlenden Baumaßnahmen bei der Bundesregierung und der DB AG vordringlich einzufordern. Es muss sichergestellt werden, dass die Finanzierung schnellstmöglich und mit höchster Priorität erfolgt.

Die durchgehende Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Reichenbach/ – Grenze CZ ist als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs des BVWP 2003 von höchster Bedeutung. Eine Realisierung des Vorhabens ist bereits deutlich vor 2010, insbesondere für den Abschnitt Reichenbach – Hof bereits bis 2009, dringend erforderlich.

A) Zweistufige Einführung des ITF

Der Integrale Taktfahrplan schöpft alle Optimierungsmöglichkeiten des Fahrplans der Sachsen-Franken-Magistrale und seiner zahlreichen Verknüpfungen aus. Voraussetzung ist jedoch, dass die unterbrochenen Baumaßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur noch zu Ende geführt werden. Um den bereits erreichten Infrastrukturzustand für Fahrplanverbesserungen nutzen zu können, soll der ITF in zwei Stufen eingeführt werden:

1. Stufe Fahrplan 2007

Die erste ITF-Stufe wird derzeit von der DB und den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs für den Fahrplanwechsel im Dezember 2006 vorbereitet. Sie ist bei der gegebenen Infrastruktur und mit den wieder verfügbaren Neigetechnikfahrzeugen (VT 612) realisierbar.

Mit der 1. Stufe sind jedoch noch gravierende Probleme verbunden:

- keine Verknüpfung am Knoten Hof mit der Ostbayernbahn (Regensburg) sowie Maintalbahn (Würzburg),
- keine optimale Verknüpfung am Knoten Chemnitz mit dem regionalen SPNV,
- nur 2-Stunden-Takt Nürnberg – Dresden,
- lückenhafte Anbindung von Bayreuth und Marktredwitz,
- keine optimalen Fahrzeiten (Dresden - Nürnberg 4:25 h).

Daher kann die erste ITF-Stufe nur eine kurze Übergangslösung sein.

2. Stufe zum nächstmöglichen Zeitpunkt (2008 ff.)

Erst die zweite Stufe des Integralen Taktfahrplans ermöglicht die optimale Nutzung der Infrastruktur und der bereits erfolgten Investitionen in Höhe von über 930 Mio. €. Sie setzt die volle Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur sowie die Fertigstellung der bereits geplanten Infrastrukturmaßnahmen voraus:

- Beseitigung der geschwindigkeitsrelevanten Mängelstellen in Bayern aufgrund unzureichender Instandhaltung (v. a. Langsamfahrstellen bei Schnabelwaid, Vorbach, Röslau mit Geschwindigkeitseinbrüchen von z. T. 160 auf 50 km/h).
- Vollständiger Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale insbesondere auf sächsischem Gebiet. Die noch fehlenden sächsischen Abschnitte der Ausbaustrecke Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig / Dresden (NBL) sind:
 - Hohenstein-Ernstthal – St. Egidien, Länge 6,6 km,
 - Knoten Chemnitz,
 - Knoten Zwickau,
 - Knoten Plauen (bereits im Bau, zügig fertig stellen).

Rund 65 % der nach dem Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Gesamtaufwendung von 1,4 Mrd. € wurden bereits in den Jahren 1995 bis 2004 investiert. Allerdings sind die soeben genannten verbliebenen wichtigen Maßnahmen mit einem Bauvolumen von ca. 260 Mio. € im Zuge der Sparmaßnahmen 2004 noch nicht umgesetzt, obgleich vollständiges Baurecht vorliegt.

Diese Maßnahmen sind für die zweite Stufe des ITF unerlässlich. Vor allem muss für das optimale Funktionieren der Anschlüsse die Fahrzeit im Abschnitt **Zwickau-Chemnitz von 34 bzw. 36 auf 28 Minuten reduziert** werden. Zudem muss die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur durch eine zeitgerechte Vollunterhaltung gesichert werden.

Die zweite Stufe des ITF bietet entscheidende Fortschritte gegenüber der 1. Stufe:

- 1-Stunden-Takt Nürnberg – Dresden alternierend über Bayreuth bzw. Marktredwitz,
- optimale Verknüpfung an allen Knotenbahnhöfen, so dass hierdurch die ITF-Vorteile voll zur Geltung kommen,
- kürzere Fahrzeiten (Nürnberg – Dresden rund 4 Stunden); erst ab dieser Fahrzeit wird eine Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auto erreicht,
- größere Wirtschaftlichkeit durch Ausschöpfen aller Kundenpotenziale und effiziente Produktion.

B) Elektrifizierung

1. Schließung der Elektrifizierungslücke Nürnberg – Reichenbach/– Grenze CZ

Diese ca. 470 Mio. € umfassende Maßnahme ist aus folgenden Gründen dringlich:

Anbindung an Leipzig

- Der Citytunnel Leipzig wird im Dezember 2009 in Betrieb genommen und ist nur für elektrische Züge nutzbar. Zur Anbindung Südwestsachsens und Ostbayerns nach Leipzig ist ein Vorziehen der Elektrifizierung mindestens im Streckenabschnitt Reichenbach – Hof erforderlich. Ansonsten droht 2009 ein Verlust der Direktverbindung Hof – Leipzig und des ICE-Anschlusses für Nordostbayern in Leipzig nach Berlin.

ICE-Fernverkehr

- Dem Verzicht auf klassische Fernverkehrszüge (möglichst mit Verlängerung nach Stuttgart/Zürich und München bzw. Görlitz/Breslau) kann auf Dauer keinesfalls zugestimmt werden. Spätestens bis 2012 müssen deshalb die Voraussetzungen für eine ICE – Bedienung der Franken-Sachsen-Magistrale wieder hergestellt sein.
- Die im BVWP verankerte durchgehende Elektrifizierung Nürnberg – Dresden/ Leipzig ist die Basis für den Einsatz des bewährten und wirtschaftlichen elektrischen ICE T mit Neigetchnik (ET 411), der den zunächst eingesetzten Nahverkehrs-Neigetchniktriebwagen VT 612 ersetzen bzw. ergänzen soll.
- Elektrische Züge ermöglichen eine höchst attraktive Durchbindung auf der Neubaustrecke bis München (Dresden-München umsteigefrei in 5 Stunden).
- Der ebenfalls im BVWP aufgeführte Fahrdrabt zwischen Marktredwitz und der Landesgrenze bei Schirnding ermöglicht die Revitalisierung der Fernverbindung nach Prag. Hierzu wird auf das Deutsch-Tschechische Verwaltungsabkommen von 1996 verwiesen. Die bereits elektrifizierte Strecke Eger-Pilsen-Prag wird von Tschechien bis 2016 ausgebaut. Mit einer Fahrzeit von rund 3,5 Stunden zwischen Nürnberg und Prag kann die Bahn eine bedeutende Rolle beim Zusammenwachsen Europas übernehmen. Die Strecke ist deshalb vorrangiger Ausbauabschnitt der TEN – V – Achse Nr. 22, die das südosteuropäische Eisenbahnnetz in Nürnberg mit der Haupteisenbahnachse Berlin-Palermo verbindet.

Schienengüterverkehr

- Die Elektrifizierungen ermöglichen die bessere Erschließung der Industrieregionen Südwestsachsen, Oberfranken und Nordwestböhmen mit ihren wachsenden Gütermengen und der Containerterminals in Marktredwitz, Hof, Glauchau (Güterverkehrszentrum kurz vor Baubeginn).
- Erst die Elektrifizierung ermöglicht die wirtschaftliche Nutzung der Bahnkorridore Leipzig/Dresden – Nürnberg und Nürnberg – Tschechien als Entlastungs- und Ergänzungsstrecke für europäische Nord-Süd- und West-Ost-Güterverkehre.

2. Weiterführende Untersuchung im Umfeld

Für folgende Zu- und Abbringerstrecken muss die Elektrifizierung untersucht werden:

- Plauen – Bad Brambach – Vojtanov (CZ),
- Marktredwitz – Regensburg,
- Schnabelwaid – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg – Oberkotzau,
- Hochstadt – Neuenmarkt-Wirsberg.

Diese Ergänzungselektrifizierungen ermöglichen die netzweite Nutzung der Vorteile des elektrischen Verkehrs im Dreiländereck Bayern/Sachsen/Tschechien. Um eine Priorisierung der einzelnen Maßnahmen vornehmen zu können, sollte als Grundlage für die Fortschreibung des BVWP eine vertiefende Studie zu Kosten und Nutzen der einzelnen Lückenschlüsse beauftragt werden.