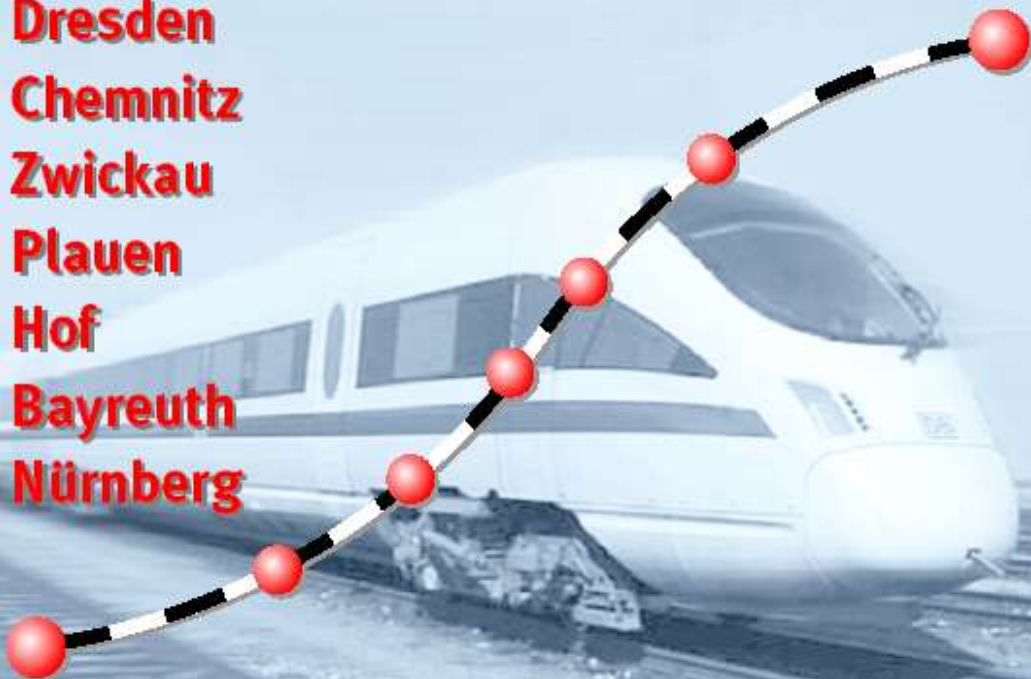


Infrastruktur Initiative...



... zur Beschleunigung der ICE-Linie 17
auf der Sachsen-Franken-Magistrale

Dresden
Chemnitz
Zwickau
Plauen
Hof
Bayreuth
Nürnberg



1. Hintergrund: Ausbau nach dem BSchwAG
2. Problemlage: Weiterhin mangelnde Leistungsfähigkeit
 - 2.1 Infrastrukturdefizite
 - 2.2 Geringe Verknüpfung mit dem Fernverkehrsnetz
3. Ziel: Wettbewerbsfähigkeit der ICE-Linie 17
4. Beschleunigung und Ergänzung der laufenden Ausbaumaßnahmen
 - 4.1 Forcieren der Sanierung der Sachsen-Franken-Magistrale und Beseitigung des Nadelöhrs Hof-Bayreuth-Schnabelwaid
 - 4.2 Südwestsächsisches Eisenbahnkreuz Zwickau
5. Streckenverkürzende Maßnahmen
6. Planung, Finanzierung und Realisierung

1. Hintergrund: Ausbau nach dem BSchwAG

Die als Sachsen-Franken-Magistrale bezeichnete knapp 400 km lange Schienenfernverkehrsstrecke Nürnberg-Dresden/Leipzig ist eine der Hauptverbindungen zwischen den alten und neuen Bundesländern. Sie nimmt eine unverzichtbare Rolle beim wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zusammenwachsen Deutschlands sowie bei der EU-Osterweiterung ein.

Im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz ist die Eisenbahnstrecke Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/ Dresden als Ausbaustrecke (ABS)-Vorhaben Nr. 11 in der Dringlichkeitsstufe "Vordringlicher Bedarf" enthalten.

Die Umsetzung der Pläne durch die DB AG konzentriert sich seit 1996 auf die Grundsanierung des sächsischen Streckenabschnitts Plauen-Dresden unter Beibehaltung der historischen Trasse. Die Beendigung der Maßnahmen ist für das Jahr 2006 vorgesehen. Eine Einbeziehung der Festspiel- und Universitätsstadt Bayreuth konnte durch den Bau der Schlömener Kurve bewerkstelligt werden.

2. Problemlage: Weiterhin mangelnde Leistungsfähigkeit

Seit ihrer Einführung im Sommer 2001 soll die ICE-Linie 17 zwischen Nürnberg und Dresden durch den Einsatz des dieselelektrischen NeiTech- Triebzuges VT 605 einen attraktiven Fernverkehr zwischen Bayern und dem südwestsächsischen Verdichtungsraum bis hin zur sächsischen Landeshauptstadt Dresden herstellen. Jedoch sind die Reisezeiten trotz des Einsatzes modernster Neigetechnik und fortschreitender Streckensanierung nicht konkurrenzfähig zur Straße und bleiben weit hinter den Erwartungen zurück. Die Reisegeschwindigkeit Nürnberg-Dresden liegt zurzeit bei unter 90 km/h, die Fahrtzeit bei 4 ½ Stunden.

Ebenso konnte bislang noch keine zusätzliche Verknüpfung dieser Relation mit dem Schienenfernverkehrsnetz erreicht werden. Seit der Einstellung des durchgängigen IR-Verkehrs zwischen Stuttgart bzw. München und Leipzig/Dresden im September 1999/Juni 2000 wird die Teilstrecke Werdau-Leipzig überhaupt nicht mehr durch den Fernverkehr bedient.

2.1 Infrastrukturdefizite

Die bei der Sachsen-Franken-Magistrale vorgesehenen Modernisierungsmaßnahmen werden nicht alle Infrastrukturdefizite beseitigen. Die Grundsanierung auf sächsischer Seite wird grundsätzlich nur auf der kurvenreichen, meist über 150 Jahre alten Trasse vorgenommen, so dass wertvolle Beschleunigungsmöglichkeiten durch Begradigungen und abkürzende Neubauabschnitte nicht genutzt werden können.

Auf bayerischer Seite verbleiben nach bereits erfolgtem Abschluss der Ertüchtigungsmaßnahmen für den Neigezugverkehr zwischen Hof-Bayreuth-Nürnberg veraltete, insgesamt 45 km lange eingleisige Streckenabschnitte mit zahlreichen Langsamfahrstellen, die den ICE T bis auf 70 km/h abbremsen. Auch dort ist ein Ausbau- und Grundsanierungsbedarf, der trassenkorrigierende Maßnahmen einschließt, gegeben. Kapazitätsengpässe führen zu erheblichen Zwangspunkten bei der Fahrplangestaltung, die nicht nur den Nah- und Regionalverkehr, sondern den ICE-Verkehr selbst beeinträchtigen. Besonders nachteilig wirkt sich das fehlende 2. Gleis bei Betriebsstörungen aus.

Die seit ihrer Einführung extrem störanfälligen ICE T- Triebzüge verbreiten ihre Verspätungen in einer Kettenreaktion auf den gesamten Einzugsbereich der Strecke. Die Pünktlichkeit der ICE-Linie 17 liegt zurzeit mit ca. 70 % weit unter dem Durchschnitt der DB AG von über 90%.

Eine schlüssige Umsetzung des "integralen Taktfahrplans" zur optimalen Gestaltung und Verknüpfung des Fern-, Regional- und Nahverkehrs in Nordostbayern wäre schon heute möglich, wenn die Fahrtzeit des ICE T auf der Strecke Nürnberg-Bayreuth-Hof von 98 min auf ca. 85 min verkürzt werden würde.

2.2 Geringe Verknüpfung mit dem Fernverkehrsnetz

Die neue ICE-Linie 17 ist nicht genügend mit dem Fernverkehrsnetz der Bahn verknüpft. Obschon nach den aktuellen Fachplanungen auch der Ausbau der Teilstrecke Werdau-Leipzig bis 2006 abgeschlossen sein soll, ist bislang keine Absicht der DB AG zu erkennen, diesen Abschnitt mit Fernverkehr zu bedienen. Diese Tatsache wiegt um so schwerer, als der jüngst beschlossene Bau des Leipziger City-Tunnels die Heranführung des Fernverkehrs aus dem Süden begünstigen wird.

Auch die noch verbliebenen IR-Verbindungen von Chemnitz nach Berlin (dreimal täglich) sollen nach dem Willen der DB AG zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2002 gestrichen werden. Durch die fehlende Fernverkehrsanbindung von Nordostbayern und Südwestsachsen nach Leipzig und Berlin wird die ungenügende Verknüpfung der ICE-Linie 17 mit dem Fernverkehrsnetz der DB AG drastisch dokumentiert. Diese Vernetzung wird in naher Zukunft noch dringender, da mit der bevorstehenden EU-Osterweiterung die Sachsen-Franken-Magistrale eine noch wichtigere Funktion als Fernverkehrsteilstück im West-Ost- und Nord-Süd-Verkehr (Deutschland-Polen/Tschechien bzw. Berlin-Leipzig-München/Stuttgart) zu übernehmen hat.

Der Raum Zwickau bietet sich als Ort für die Verknüpfung der Sachsen-Franken-Magistrale Nürnberg-Dresden/Leipzig mit der Mitte-Deutschland-Verbindung Dortmund-Paderborn-Erfurt-Weimar-Jena-Glauchau-Chemnitz-Dresden an. Hierzu ist der Bau des Dennheritzer Bogens nördlich von Zwickau Voraussetzung. Die aktuelle Fachplanung des Bundes und die Planungen der DB AG sehen die Modernisierung des Streckenabschnitts Werdau-Leipzig ohne Einbindung der Stadt Zwickau bis Ende 2006 vor. Bisher wurde die geplante Modernisierung auf diesem Abschnitt noch nicht umfassend begonnen.

Die Umfahrung von Zwickau ist aus verkehrs- und regionalpolitischen Überlegungen fatal, weil sie die Chance verspielt, mit einem relativ geringen Investitionsaufwand das Potenzial des Oberzentrums Zwickau für diese Strecke zu erschließen und Zwickau zum Verknüpfungspunkt der Sachsen-Franken-Magistrale und der Mitte-Deutschland-Verbindung zu entwickeln.

3. Ziel: Wettbewerbsfähigkeit der ICE-Linie 17

Durch die unter 2. dargestellten Defizite (zu lange Reisezeiten und ungenügende Einbindung in das Fernverkehrsnetz) ist die Wettbewerbsfähigkeit der ICE-Linie 17 empfindlich beeinträchtigt. Hinzu kommen vielfältige Anlaufschwierigkeiten, insbesondere gravierende Verspätungsprobleme, die eine rasche Etablierung dieser Fernverkehrslinie erschweren.

Die unter diesen irregulären Bedingungen zu verzeichnenden Auslastungszahlen liegen zwar höher als bei der Vorgängerlinie IR 27, können aber das tatsächliche Reisendenpotenzial nicht widerspiegeln. Vielmehr sind sie Ausdruck der gegebenen Missstände.

Durch die Beseitigung der Infrastrukturdefizite soll die Wettbewerbsfähigkeit der ICE-Linie 17 wirksam gesteigert werden, damit das unstrittig vorhandene, umfassende Reisendenpotenzial dauerhaft gewonnen werden kann.

Die Städte des Sächsisch-Bayerischen Städteneztes Chemnitz-Zwickau-Plauen-Hof-Bayreuth sind sich darin einig, dass folgende Maßnahmen bzw. Investitionen in die Infrastruktur der Sachsen-Franken-Magistrale erforderlich sind:

4. Beschleunigung und Ergänzung der laufenden Ausbaumaßnahmen

4.1 Forcieren der Sanierung der Sachsen-Franken-Magistrale und Beseitigung des Nadelöhres Hof-Bayreuth-Schnabelwaid

- Beschleunigung der laufenden und noch vorzunehmenden Modernisierungsmaßnahmen auf der Gesamtstrecke Nürnberg-Dresden durch gesicherte und rechtzeitige Mittelbereitstellung.
- Grundsanierung und durchgehende Zweigleisigkeit des Streckenabschnitts Hof-Bayreuth-Schnabelwaid mit Beseitigung der Langsamfahrstellen und geeigneten Trassenkorrekturen.
- Einführung bzw. Optimierung des integralen Taktfahrplans im gesamten Einzugsbereich der ICE-Linie 17. Dabei mit Einführung des Neitech-Betriebs auf der Strecke Regensburg-Hof ausschließliche Streckenführung der ICE-Linie 17 über Bayreuth.
- Durchgängige Elektrifizierung zwischen Nürnberg und Dresden auch über Bayreuth .

4.2 Südwestsächsisches Eisenbahnkreuz Zwickau

- Zügiger Ausbau des ca. 85 km langen Streckenastes Zwickau-Leipzig für Fahrgeschwindigkeiten von 160 km/h für Neitech-Züge unter Einbeziehung des Leipziger City- Tunnels, Ziel: Fahrtzeit Zwickau-Leipzig < $\frac{3}{4}$ Std., dabei
- Bau des Dennheritzer Bogens nördlich von Zwickau zur Einbeziehung des Oberzentrums Zwickau in den Schienenfernverkehr nach Leipzig/Berlin.
- Aufwertung von Zwickau zum Südwestsächsischen Eisenbahnkreuz durch die Verknüpfung der Sachsen-Franken-Magistrale mit der Mitte-Deutschland- Verbindung. Dabei auch Kreuzung der Relationen Nürnberg-Dresden mit München-Regensburg-Leipzig .

5. Streckenverkürzende Maßnahmen

Die laufende Modernisierung der Sachsen-Franken-Magistrale auf der alten Trasse voraussichtlich bis Ende 2006 wird die Reisegeschwindigkeit zwischen Nürnberg und Dresden auf knapp 100 km/h mit einer Fahrtzeit von 4 Stunden verbessern, ein für den qualifizierten Fernverkehr noch weit unterdurchschnittlicher Wert.

Zur Stärkung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des ICE-Verkehrs auf dieser Strecke müssen daher weitergehende, streckenverkürzende und beschleunigende Ausbaumaßnahmen durchgeführt werden. Das Endausbauziel soll eine Reisegeschwindigkeit von 120 km/h sein, so dass die Reisezeit für Neigetechnik-Züge zwischen Nürnberg-Dresden ca. 3 Stunden beträgt.

Die folgende Tabelle nennt die wichtigsten Vorschläge, die in verschiedenen Studien und Fachstellen (u. a. dem Regierungspräsidium Chemnitz und der Regionalen Planungsstelle Chemnitz) ausgearbeitet worden sind. Das bedeutendste Vorhaben ist die Direttissima Hof-Plauen mit dem etwa 5 km langen "Vogtlandtunnel".

Abschnitt	Länge alt km	Länge neu km	Differenz km	Kosten Mio €
Hof-Plauen („Vogtlandtunnel“)	48	32	16	460
Jocketa/Ruppertsgrün	5	3	2	21
Schönbach	6	3	3	19
Werdauer Bogendreieck	6	4	2	25
Zwickau-Gößnitz (incl. Dennheritzer Bogen)				66
Zwickau-Hohenstein-Ernstthal	25	15	10	166
Oederan	8	5	3	66
Muldenhütten	6	4	2	61

Die Gesamtkosten für die Ausbauabschnitte betragen ca. 1 Mrd.€. Ein besonderer Vorteil besteht darin, dass diese schrittweise und selektiv vorgenommen werden können, ohne den laufenden Betrieb zu stören. Diese Projekte decken sich weitgehend mit den Festlegungen des "Fachlichen Entwicklungsplanes Verkehr" des Freistaates Sachsen, der die in Betracht kommenden Korridore für Neubaustrecken bereits in rechtsverbindlicher Form ausgewiesen hat.

6. Planung, Finanzierung und Realisierung

Die **ergänzenden Ausbaumaßnahmen** (Grundsanierung bzw. Trassenanpassung und 2. Gleis zwischen Hof-Bayreuth-Schnabelwaid sowie Bau des Dennheritzer Bogens bei Zwickau) sind eine zwangsnotwendige Komplettierung der bereits laufenden ABS-Maßnahmen mit einem Volumen von geplanten ca. 1,4 Mrd. (2, 7 Mrd. DM). Durch diese gezielten Maßnahmen kann das auf bayerischer Seite liegende Nadelöhr der Sachsen-Franken-Magistrale rasch beseitigt werden. Ebenso kann der Verkehrsknoten Zwickau in die Anbindung der Sachsen-Franken-Magistrale nach Leipzig direkt einbezogen werden.

Die **ebenso erforderlichen streckenverkürzenden Maßnahmen** beschleunigen die ICE-Linie auf das unter den Wettbewerbsbedingungen zwingend gebotene Maß.

Die Oberbürgermeister des Sächsisch-Bayerischen Städtetzes appellieren an den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, an den Vorstand der DB AG sowie an die Länder Bayern und Sachsen,

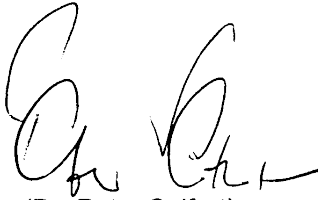
- den Bedarf dieser Maßnahmen anzuerkennen,
- die Realisierung der ergänzenden Ausbaumaßnahmen im Rahmen der laufenden Arbeiten voranzutreiben und
- die Umsetzung der Ausbauabschnitte im Bundesverkehrswegeplan unter dem "vordringlichen Bedarf" zu verankern.

Bei der Bewertung dieser Investitionen insbesondere durch Bund und Länder sollten neben der verkehrspolitischen Notwendigkeit auch die bedeutenden volkswirtschaftlich-regionalpolitischen und beschäftigungspolitischen Folgeeffekte ausreichende Berücksichtigung finden.

Im Rahmen einer konzertierten Aktion aller politischen und fachlichen Entscheidungsträger sollte das gesamte Finanzierungsspektrum (BSchwAG §§ 8.1 u. 8.2, Infrastrukturmittel aus dem Investitionsprogramm, dem jüngst verlängerten Zukunftsinvestitionsprogramm, dem Anti-Stau-Programm oder aus sonstigen Programmen sowie Baukostenzuschüsse der Länder) genutzt werden.

Es wird mit allem Nachdruck darum gebeten, alle Möglichkeiten der raschen Planung, Finanzierung und Genehmigung auszuschöpfen, damit eine baldige Intensivierung bzw. Ausdehnung der Baumaßnahmen erfolgen kann.

Plauen, den 25. Januar 2002



(Dr. Peter Seifert)
Oberbürgermeister
Stadt Chemnitz



(Dietmar Vettermann)
Oberbürgermeister
Stadt Zwickau



(Ralf Oberdorfer)
Oberbürgermeister
Stadt Plauen



(Dieter Döhla)
Oberbürgermeister
Stadt Hof



(Dr. Dieter Mronz)
Oberbürgermeister
Stadt Bayreuth