



## **II. Eisenbahnkonferenz in Plauen**

### **Gemeinsame Erklärung zur Sachsen-Franken-Magistrale**

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

Die Sachsen-Franken-Magistrale verbindet die Oberzentren unserer Region und die Metropolregion Sachsendreieck Dresden-Leipzig/Halle-Chemnitz/Zwickau mit der Metropolregion Nürnberg. 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, Landkreise und Regionen sowie ihre Abgeordneten appellieren mit diesem Papier an die Entscheidungsträger von Land, Bund, EU und der Deutschen Bahn AG, die noch erforderlichen Maßnahmen anzuerkennen, zu finanzieren und baldmöglichst zu realisieren.

## Erklärung zur Sachsen-Franken-Magistrale

**Die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale als Fernverkehrslinie sind im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 als fest disponiertes Vorhaben Nr. 13 im Vordringlichen Bedarf enthalten und sollten nach ursprünglicher Planung schon 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-Marktredwitz-Reichenbach/ Grenze D/CZ (-Prag) ist als Neues Vorhaben Nr. 16 im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 von höchster Bedeutung. Eine Realisierung des Vorhabens ist bis 2012 dringend erforderlich. Insbesondere der Abschnitt Reichenbach – Hof muss vor Fertigstellung des Leipziger Citytunnels Ende 2011 und der Abschnitt Marktredwitz-Eger bis zur Fertigstellung des Ausbaus Pilsen-Eger abgeschlossen sein.**

**Von Eisenbahnverkehrsunternehmen sind geeignete ICE-Neigetechnik-Fahrzeuge bereitzustellen.**

### **A) Ausbau und Erhalt der Infrastruktur**

Nach mehreren Abstimmungsrunden und als Ergebnis der I. Eisenbahnkonferenz vom 23. Mai 2006 in Hof wird der Fahrplan ab Dezember 2007 auf die Stufe 2 des Integralen Taktfahrplan (ITF) umgestellt. Die Verbindung Nürnberg Dresden wird dann stündlich und umsteigefrei mit einer Gesamtfahrzeit von 4:15 h bedient. Nahezu alle Umsteigebeziehungen sind optimiert.

Die Einführung des ITF trotz infrastruktureller Mängel ist jedoch mit Kompromissen verbunden: So wird die angestrebte Fahrzeit von 4 Stunden nicht erreicht und in Hof sind noch nicht alle Anschlüsse möglich.

Auch zwischen Zwickau und Chemnitz können die Fahrzeiten unter 30 Minuten noch nicht erreicht werden, was wiederum Konflikte mit der halbstündlich verkehrenden Regionalbahn bringt. Bei der vorhandenen Langsamfahrstelle wird sich das Problem in Zukunft weiter verschärfen.

Durch die Baustelle im Knoten Plauen kommt es im Vogtland zu Fahrzeitverlängerungen, Linienkürzungen und –brechung.

Die optimale Umsetzung des ITF mit einer Fahrzeit von 4 Stunden ohne die genannten Einschränkungen sowie die Gewährleistung eines dauerhaft stabilen

## Erklärung zur Sachsen-Franken-Magistrale

Fahrplans setzt die volle Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur und Fertigstellung der bereits geplanten Infrastrukturmaßnahmen voraus:

- 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 (Langsamfahrstelle auf 6,6 km zwischen Zwickau ↔ Chemnitz)
  - Knoten Chemnitz,
  - Knoten Zwickau,
  - Knoten Plauen (derzeit im Bau, zügig fertig stellen)
  - Crimmitschau - Leipzig.
  
- Beseitigung der Mängelstellen in Bayern aufgrund unzureichender Instandhaltung (v. a. Langsamfahrstellen bei Schnabelwaid, Vorbach, Röslau mit Geschwindigkeitseinbrüchen von z. T. 160 auf 50 km/h) sowie Wiederherstellung der Zugbegegnungsmöglichkeit in Bindlach.

Zudem muss die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur durch eine zeitgerechte Vollunterhaltung abgesichert werden.

Rund 60 % der nach dem Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Gesamtaufwendung von 1,7 Mrd. € wurden bis einschließlich 2005 investiert. Allerdings sind die soeben genannten verbliebenen wichtigen Maßnahmen mit einem Bauvolumen von ca. 710 Mio. € im Zuge der Sparmaßnahmen 2004 noch nicht umgesetzt, obgleich vollständiges Baurecht vorliegt.

### **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 voraussichtlich Ende 2011 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 2011 ein Verlust der Direktverbindung Hof – Leipzig und des ICE-Anschlusses für Nordostbayern in Leipzig nach Berlin.

#### **ICE-Fernverkehr**

## Erklärung zur Sachsen-Franken-Magistrale

- Dem Verzicht auf moderne Fernverkehrszüge (möglichst mit Verlängerung nach Stuttgart/Zürich und München bzw. Görlitz/Breslau) kann auf Dauer keinesfalls zugestimmt werden.
- Die im BVWP 2003 verankerte durchgehende Elektrifizierung Nürnberg – Dresden/ Leipzig ist die Basis für den Einsatz des bewährten und wirtschaftlichen elektrischen ICE T mit Neigetechnik (ET 411), der den zunächst eingesetzten Nahverkehrs-Neigetechniktriebwagen VT 612 ersetzen bzw. ergänzen soll.
- Vertraglich ist der Einsatz der dieselbetriebenen Neigetechnikzüge (VT 612) noch 6 Jahre zugesichert. Spätestens bis 2013 müssen aber die Voraussetzungen für eine ICE – Bedienung der Sachsen-Franken-Magistrale erfüllt sein.
- Bis 2013 sind von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen geeignete ICE-Neigetechnik-Fahrzeuge bereitzustellen.
- Elektrische Züge ermöglichen eine höchst attraktive Durchbindung auf der Neubaustrecke bis München (Dresden-München umsteigefrei in 5 Stunden). Ebenso verkürzt sich die Reisezeiten auf der Relation Dresden – Stuttgart – Karlsruhe. Darüber hinaus verbessern sich die grenzüberschreitenden Verbindungen nach Breslau und Krakau.
- Der Einsatz elektrisch angetriebener Züge im Personen- und Güterverkehr senkt die Betriebskosten und verringert den CO<sub>2</sub>-Ausstoß.
- Der ebenfalls im BVWP aufgeführte Fahrdrabt zwischen Marktredwitz und der Landesgrenze bei Schirnding ermöglicht eine Bündelung der Verkehre Nürnberg – Prag und Nürnberg – Dresden. Damit verbessert sich das Nutzenkostenverhältnis für die Elektrifizierung und 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.

### **Schiengüterverkehr**

- Die Elektrifizierungen ermöglichen die bessere Erschließung der Industrieregionen Südwestsachsen, Oberfranken und Nordwestböhmen mit ihren wachsenden Gütermengen und den Containerterminals in Marktredwitz, Hof, Glauchau sowie der Metropolregionen Nürnberg mit dem GVZ Nürnberg-Hafen und Sachsendreieck mit den GVZ Dresden und Leipzig.

## Erklärung zur Sachsen-Franken-Magistrale

- 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 aufbauend auf die vorangegangenen Planungen untersucht werden:

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

Plauen, im Juni 2007