



### III. Eisenbahnkonferenz am 19. Mai 2009 in Hof

#### **Gemeinsame Erklärung zur Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale Dresden – Chemnitz – Zwickau – Plauen – Hof – Bayreuth/Marktredwitz – Nürnberg**

Die Sachsen-Franken-Magistrale verbindet die Oberzentren unserer Region und die Metropolregion Sachsendreieck mit der Metropolregion Nürnberg. Die Bedeutung dieser Eisenbahnverbindung wird durch die Bundesverkehrsplanung anerkannt, die erforderlichen Ausbaumaßnahmen sind jedoch aus Mittelknappheit und wegen der Priorisierung anderer Vorhaben bisher nicht zu Ende geführt worden. In Fortsetzung der Diskussion und Erklärung zur II. Bahnkonferenz im Juni 2007 in Plauen konzentriert sich die aktuelle Konferenz auf die Frage der Elektrifizierung.

**Die Teilnehmer der III. Eisenbahnkonferenz fordern die zügige Schließung der Elektrifizierungslücke Reichenbach (Vogtland) – Nürnberg.**

**Dazu schlagen sie folgende Schritte vor:**

- 1. Umgehende Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung und Umsetzung der Elektrifizierung Reichenbach – Hof bis 2013**
- 2. Elektrifizierung der Strecke Hof – Marktredwitz – Schirnding (Grenze D/CZ) bis 2016**
- 3. Elektrifizierung Marktredwitz – Nürnberg sowie Marktredwitz – Regensburg**

**Zur raschen Umsetzung der Stufen 2 und 3 sind die Kosten der Elektrifizierung aktuell und realitätsnah zu ermitteln. Es müssen Mittel gemäß der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) bereitgestellt und EU-Mittel beantragt werden.**

Die angrenzenden Städte, Landkreise und Regionen sowie ihre Abgeordneten appellieren mit diesem Papier an die Entscheidungsträger von Land, Bund, EU und der Deutschen Bahn AG, jetzt alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die durchgehende Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale schnellstmöglich zu realisieren.

**Begründung:**

Die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/ Grenze D/CZ ist als Neues Vorhaben Nr. 16 im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 verankert (Kostenvolumen ca. 470 Mio. €). Dieses Vorhaben ist aber nicht im aktuellen Investitionsrahmenplan (IRP) des Bundes bis 2010 enthalten, weder in seiner Gesamtheit noch in Teilabschnitten.

Die durchgehende Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale ist die Voraussetzung für einen langfristig konkurrenzfähigen, wirtschaftlichen und ökologischen Betrieb im Personen-Fernverkehr und im Güterverkehr. Grund dafür ist unter anderem die Tatsache, dass die DB AG kein geeignetes dieselbetriebenes Fahrzeug zur Verfügung hat und der City-Tunnel in Leipzig nach seiner Fertigstellung Ende 2011 nur mit elektrischen Zügen durchfahren werden kann.

**1. Umgehende Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung und Umsetzung der Elektrifizierung des Abschnitts Reichenbach – Hof**

Die erforderliche Investition in Höhe von 110 Mio. € wird anteilig durch den Freistaat Sachsen (ca. 14 Mio. €), durch den Bund (ca. 46 Mio. €), sowie durch EFRE-Mittel (etwa 50 Mio. €) finanziert. Die Maßnahme ist im Innovations- und Investitionsprogramm „Verkehr“ des Bundes für die Jahre 2009 und 2010 (IIP) enthalten.

Unter Beachtung des EFRE-Förderzeitraumes muss die Fertigstellung der Elektrifizierung bis Ende 2013 abgeschlossen sein. Eine verzögerte Projektumsetzung hätte die Rückforderung der EFRE-Mittel zur Folge. Der Abschluss der Finanzierungsvereinbarung steht bislang noch aus.

In Anbetracht der gebotenen Eile fordern die Teilnehmer der Konferenz die unverzügliche Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Ländern und DB AG.

**2. Elektrifizierung der Strecke Hof – Marktredwitz – Schirnding (Grenze D/CZ) bis 2016**

Die Realisierung dieses Abschnitts ist die Voraussetzung für den elektrischen Betrieb nach Nürnberg und nach Regensburg.

Sie trägt in einem ersten Schritt zur Erfüllung des deutsch-tschechischen Staatsvertrages zum Ausbau der Relation Prag – Nürnberg bei. Diese Strecke ist Bestandteil des prioritären Projekts 22 (Nürnberg/Dresden – Prag – Wien – Budapest – Constanta / Athen) im TEN-V (Transeuropäisches Verkehrsnetz) der EU. Tschechien wird seinen Teil bereits bis 2016 realisiert haben.

Außerdem schafft sie bereits Vorteile im Güterverkehr durch die Beförderung des Seehafen-hinterlandverkehrs via Hof nach Tschechien mit der Stärkung des Container-Terminals Hof und entlastet auch die Elbtalstrecke.

Die Teilnehmer der Konferenz fordern die schnellstmögliche Bereitstellung der Planungsmittel bis Marktredwitz. Parallel dazu müssen die EU-Mittel für den Abschnitt Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding (Grenze D/CZ) durch den Freistaat Bayern beantragt werden.

### **3. Elektrifizierung Marktredwitz – Nürnberg sowie Marktredwitz – Regensburg**

Die durchgehende Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale bis Nürnberg ist die Voraussetzung für die Rückkehr zum Fernverkehr und für eine wesentliche Verbesserung des Güterverkehrs. Sie ist die schnellste und kürzeste Verbindung zwischen den Metropolregionen Nürnberg und Sachsendreieck und das westliche Teilstück der TEN-V Achse 22.

Durch die elektrifizierte Sachsen-Franken-Magistrale können der Knoten Nürnberg (im Zulauf aus Fürth) und die Strecke Nürnberg – Lichtenfels wirkungsvoll im Güterverkehr entlastet werden. Bereits heute kann auf Grund von Überlastung der Strecke von/nach Lichtenfels kein freier Zugang für konkurrierende Verkehre ermöglicht werden. Mit Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg – Erfurt verschärft sich die Situation weiter.

Der Ausbau Marktredwitz – Regensburg ist als Nord-Süd-Korridor für den leistungsfähigen Güterverkehr und schnellen Personenverkehr ebenso erforderlich. Außerdem besitzt diese Trasse eine Bedeutung als Entwicklungsachse für strukturschwächere Teilregionen in Ostbayern.

Die Teilnehmer der Verkehrskonferenz sind sich einig, dass diese beiden Strecken keine alternativen, konkurrierenden, sondern sich ergänzende Verbindungen mit einer unterschiedlichen funktionalen Ausrichtung sind. Niedrigere Investitionskosten für die Strecke nach Regensburg können kein Argument dafür sein, diese Verbindung, alternativ zu der Strecke nach Nürnberg zu elektrifizieren.

Die Teilnehmer der Verkehrskonferenz fordern den Bund dazu auf, das Neue Vorhaben Nr. 16 im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 mit Finanzmitteln auszustatten. Unabhängig davon sind parallel zu der Umsetzung der Maßnahmen geeignete Neigetechnik-Fahrzeuge durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen bereitzustellen.

Zur chancengleichen Bewertung beider Strecken ist eine aktuelle Kostenermittlung der Regensburger Strecke und der Pegnitztal-Trasse erforderlich. Dabei sind die ohnehin für 2012 – 2015 angesetzten Brückensanierungen im Pegnitztal mit ca. 200 Mio. € nicht in die Elektrifizierungskosten einzurechnen. Technische Möglichkeiten zur Kostenreduktion, wie z. B. feste Oberleitung, Verzicht auf den geplanten Gleisabstand von 4 Metern, der über den Regelabstand hinausgeht oder die Vergrößerung des Lichtraumprofils durch Gleisabsenkung sollten dabei ebenso Berücksichtigung finden.

Hof, im Mai 2009