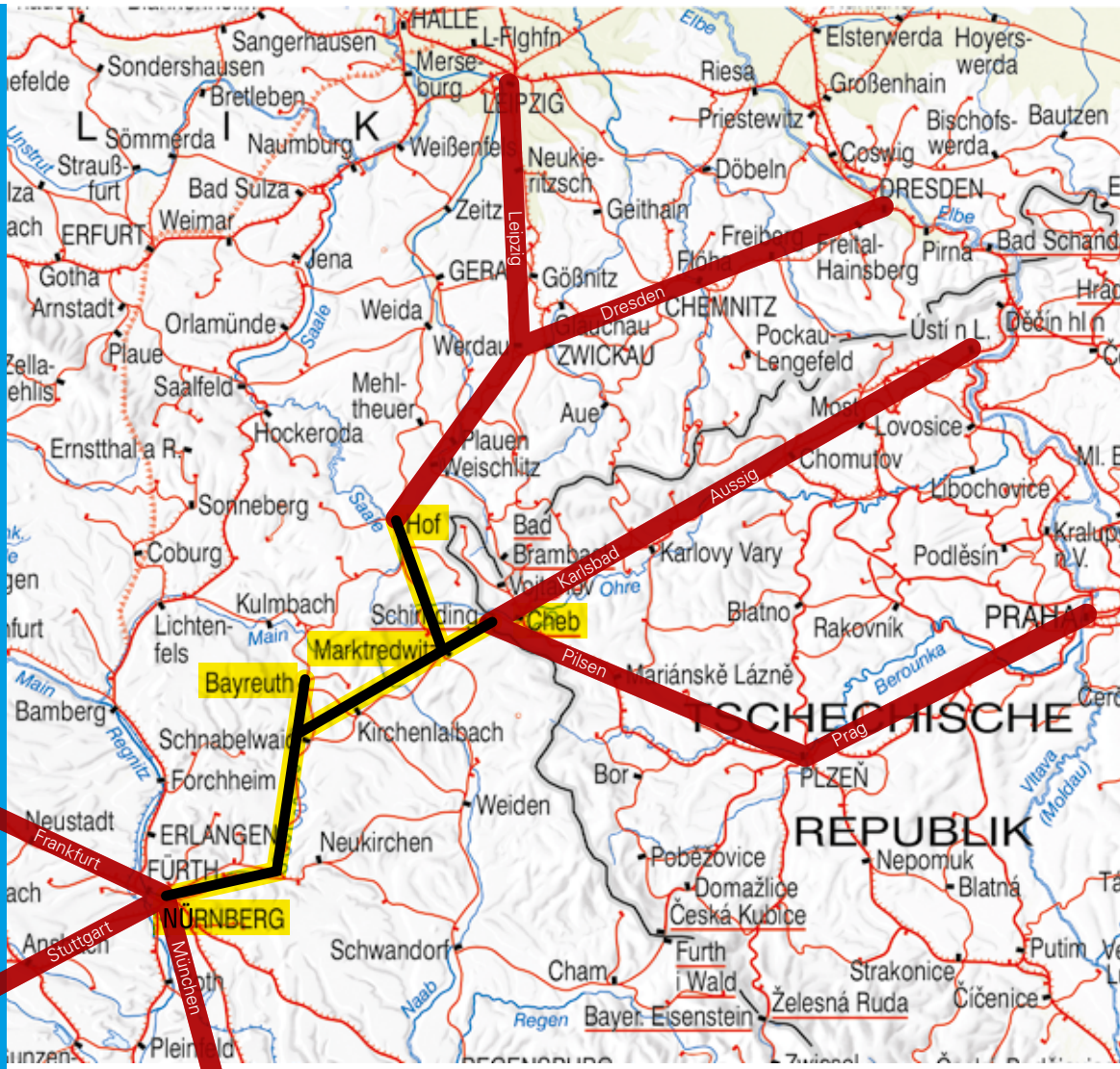
clara
TSCHECHIEN/BAYERN
ČESKO/BAVORSKO

ZIEL 3
CÍL 3

Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale

- Nürnberg – Hof – Sachsen
- Nürnberg – Eger – Tschechische Republik

Abschnitt Nürnberg – Marktredwitz – Hof mit Abzweig Eger und Bayreuth



Realisierung bis 2023

- Bundesverkehrswegeplan 2015
- Transeuropäisches Kernnetz

Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale mit Abzweig Eger und Bayreuth

Die Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale mit Abzweig Eger und Bayreuth ist für die Regionen Oberfranken, Karlsbad und Südwestsachsen eine äußerst wichtige Modernisierung einer unzureichenden und vernachlässigten Verkehrsinfrastruktur. Mit dieser Broschüre stellen die Regionen im Rahmen des grenzübergreifenden Kooperationsprojekts CLARA II die dringende Notwendigkeit dieser Investition dar:

- 25 Jahre nach den Grenzöffnungen besteht noch immer ein enormer **Nachhol- und Anpassungsbedarf** bei der Schieneninfrastruktur. An zentraler Stelle der europäischen Nahtstelle von Ost und West gilt es, den steigenden Anforderungen an die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsmittels Eisenbahn endlich gerecht zu werden. Dies betrifft die Verkehrsanbindung von bedeutenden Industrie- und Tourismusregionen im Umbruch. Dies betrifft europäische Verkehrsachsen in West-Ost- und Nord-Süd-Ausrichtung – beides in einem Gebiet mit einem außergewöhnlich dichten Streckennetz. **Seiten 3 und 4**

- Die Anliegerstädte und -regionen verfolgen das Ziel, die **Sachsen-Franken-Magistrale bis 2023 vollständig zu elektrifizieren**. Die Stadt Bayreuth soll von Schnabelwaid aus mit Fahrdraht und 2. Gleis angebunden werden. **Seiten 4/5**

- Mit der **Elektrifizierung** der Sachsen-Franken-Magistrale, dem **Integralen Taktfahrplan** und dem Einsatz **elektrischer Neigtechnikzüge** kann die erforderliche Qualität der Schienenverkehrsanbindung erreicht werden. Damit können massive Investitionen in Streckenbegradigungen oder Neubaustrecken vermieden werden. **Seiten 6/7**

- Die Sachsen-Franken-Magistrale ist ein zentraler grenzüberschreitender Teil des **Kernnetzes der Europäischen Union** sowohl für den Schienenpersonen- als auch Güterverkehr. Damit besitzt sie alle Voraussetzungen für eine Förderung der Planungs- und Baumaßnahmen aus Mitteln der Connecting Europe Facility. **Seiten 8/9**

- Für den **lang laufenden Güterverkehr** im Seehafenhinterlandverkehr sowie von und nach Osteuropa werden große Abschnitte der Sachsen-Franken-Magistrale stark an Bedeutung gewinnen. Die Elektrifizierung erfährt deshalb besondere Dringlichkeit. **Seiten 10/11**

- Die Elektrifizierung wird für die **Erweiterung der Nürnberger S-Bahn nach Nordosten** dringend benötigt. Die S-Bahn-Erweiterung stellt einen wichtigen Baustein beim Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs in der Europäischen Metropolregion Nürnberg dar. **Seite 12**

- Die Einordnung in die **höchste Dringlichkeitskategorie der Bundesverkehrswegeplanung** sowie die **zweistufige Umsetzung** wird die Fertigstellung der Elektrifizierung innerhalb von 10 Jahren ermöglichen! **Seiten 13, 14/15 und 16**

IMPRESSUM
Herausgeber/Redaktion:
CLARA II, www.clara2.eu
Vertreten durch die
Stadt Bayreuth i. V. mit dem
Sächsisch-Bayerischen
Städtenetz

clara
TSCHECHIEN/BAYERN
ČESKO/BAVORSKO

Gefördert von der Europäischen Union

Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) „Investition in Ihre Zukunft"

Ziel 3-Programm zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit Freistaat Bayern – Tschechische Republik 2007–2013

Fotos: Hafen Nürnberg-Roth GmbH, Metrans, Günter Finzel
DB-Übersichtskarten: DB Netz AG, I.NVT 52 (V)
Gestaltung: GMK Werbeagentur Bayreuth, www.gmk.de
Übersetzung: Mgr. Rita Skalová
Druck: Pauli Offsetdruck e. K., www.pauli-offsetdruck.de
Stand: September 2013

Dieseltriebwagen im Nahverkehr prägen das Bild der Bahn in der Grenzregion

Die Sachsen-Franken-Magistrale: Bedeutende Regionen – marginaler Schienenverkehr

Über 5 Mio. Menschen leben im Einzugsbereich der 400 Kilometer langen Sachsen-Franken-Magistrale Dresden/Leipzig – Nürnberg mit ihrem Ast nach Eger in die Tschechische Republik.

Sachsen ist das mit weitem Abstand bevölkerungsreichste und wirtschaftsstärkste neue Bundesland. Oberfranken hat die zweithöchste Industriedichte in Europa. Der Bezirk Karlsbad wird vom traditionsreichen Bäderdreieck mit internationalem Publikum geprägt.

Dagegen ist die Städteachse von Dresden über Chemnitz, Zwickau, Plauen, Hof und Bayreuth nach Nürnberg in Deutschland das Schlusslicht in der Erreichbarkeit auf der Schiene. Die Verknüpfung von Bayern, Sachsen und Böhmen im historisch bedeutsamen Bahnknoten Eger ist bis auf den Schienennahverkehr verkümmert. Der Fernverkehr zwischen Nürnberg und Prag erfolgt durch Fernbusse ohne Zwischenhalt.

Letzte Fahrdrahtmasten auf tschechischem Gebiet auf der Strecke Eger-Marktredwitz

Ursache und Wirkung: Was der fehlende Fahrdraht verhindert

Hauptverantwortlich für die gravierenden Defizite im Eisenbahnverkehr ist die 200 km lange Elektrifizierungslücke zwischen Nürnberg und Hof sowie Eger und Bayreuth. Es fehlt der Anschluss der bereits elektrifizierten Strecken Dresden/Leipzig – Hof sowie Prag/Aussig – Eger an den Eisenbahnknoten Nürnberg und damit an die süddeutschen Hauptrouten nach München, Stuttgart oder Frankfurt.

Dies hat konkret zur Folge, dass

1. keine lang laufenden und grenzüberschreitenden IRE-, IC- oder ICE-Verbindungen existieren,
2. die Region ausschließlich im Nahverkehr und nur mit Stichbahnverbindungen zu erreichen ist,
3. der wachsende Güterfern- und Transitverkehr fast ausschließlich auf der Straße erfolgt.

Durch diese klaffende Lücke kann das Verkehrsmittel Eisenbahn seine Leistungsfähigkeit und seine Systemvorteile in einem weitaus größeren Bereich seines Schienennetzes nicht entfalten.

Dies ist umso gravierender, als es sich hier um den ehemaligen europäischen Ost-West-Grenzbereich und daher um sensible Wirtschafts- und Entwicklungsräume im Umbruch handelt.

Das Umspannwerk der bis Hof verlängerten Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale

Mitten in Europa und doch an den Rand gerückt: Infrastruktur- und regionalpolitische Herausforderung

Das Dreiländereck Bayern-Böhmen-Sachsen stellt eine zentrale Nahtstelle im ehemals geteilten Europa dar. Es ist der Mittelpunkt des Verflechtungsraums der Metropolregionen Nürnberg, Mitteldeutschland und Prag mit einem außergewöhnlich dichten Schienennetz sowie Schnittpunkt zentraler Verkehrsachsen von europaweiter Bedeutung. Die Tschechische Republik besitzt das dichteste Schienennetz der Welt.

25 Jahre nach der deutsch-deutschen und deutsch-tschechischen Grenzöffnung steht die vollständige Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale auf bayerischer Seite immer noch aus – ein zweifelhaftes Jubiläum. Damit ist die trennende Wirkung der ehemaligen Grenzen im Eisenbahnverkehr bis heute nicht überwunden.

Die Elektrifizierungslücke stellt für die betroffenen Städte mit deren Umland ein gravierendes Entwicklungshemmnis dar. Alle Anstrengungen, im Wettbewerb der Regionen um Investitionen und qualifizierte Arbeitskräfte die Standortqualität für die Wirtschaft sowie die Lebensqualität für die Bewohner zu steigern, werden durch die schlechte Eisenbahnanbindung geradezu konterkariert.

Appell an die Entscheidungsträger: Infrastrukturpolitik ist Regional- und Europapolitik!

Die Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale ist

- für die Verknüpfung von Bayern, Böhmen und Sachsen,
- für das Zusammenwachsen von Europa an der zentralen Nahtstelle und nicht zuletzt
- für die Entwicklungschancen dieser Grenzregionen

unverzichtbar.

Die Entscheidungsträger auf Staats-, Landes- und Europaebene sowie bei den Bahnen werden daher aufgefordert, diese Infrastrukturmaßnahme mit höchster Dringlichkeit bis 2023 zu verwirklichen.

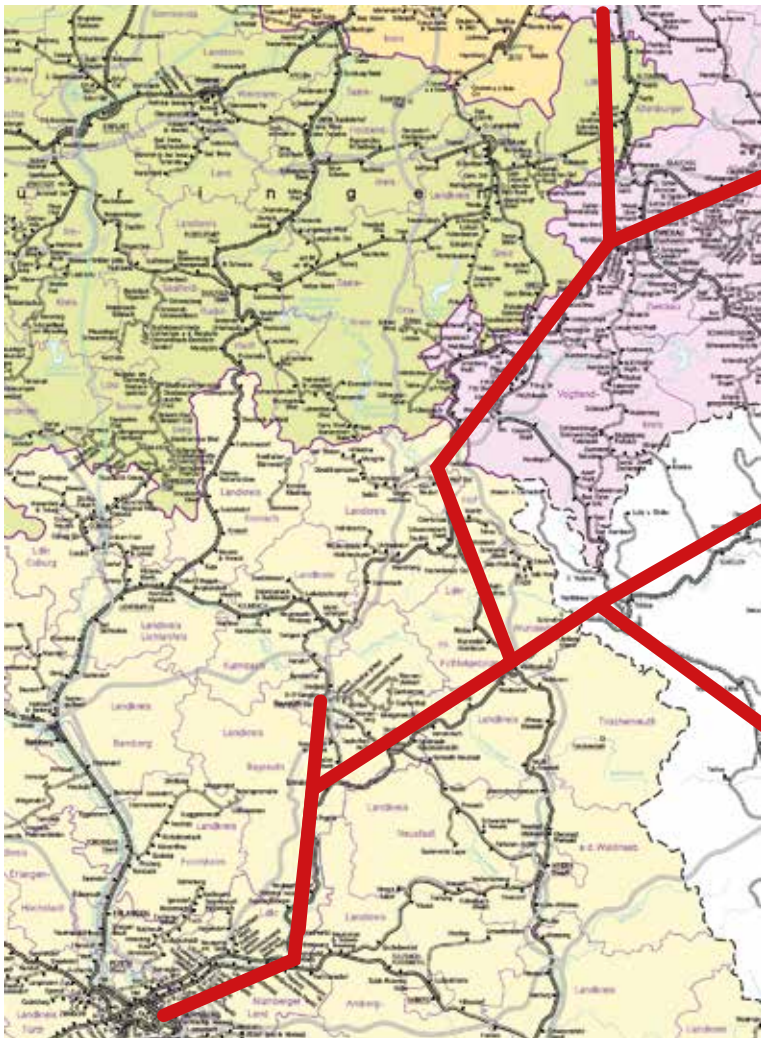
Elektrifizierung bis 2023: Kernforderung der Städte und Regionen

Die vollständige Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale ist eine herausragende Zielstellung der anliegenden Städte und Regionen.

Zwickau Chemnitz Plauen Hof Bayreuth
Sächsisch-Bayerisches Städtenetz

Das **Sächsisch-Bayerische Städtenetz** Chemnitz-Zwickau-Plauen-Hof-Bayreuth engagiert sich bereits seit 1995 für dieses gemeinsame Anliegen. Das Städtenetz hat bisher erreicht:

- Durchgehender Dieselneigezugbetrieb (ICE TD mit Triebzug VT 605 von 2001 bis 2004 und Franken-Sachsen-Express FSX mit Triebzug VT 612 seit 2006)
- Schrittweise Einführung des Integralen Taktfahrplans 2006 und 2007
- Elektrifizierung von Reichenbach im Vogtland nach Hof (Inbetriebnahme Dezember 2013)



Staats- und Ländergrenzen überschreitender Schienenverkehr in der Mitte Europas

Rückschritt durch Fortschritt

Dieser Elektrifizierungs-Fortschritt ist gleichzeitig ein betrieblicher Rückschritt. Auf sächsischer Seite wird seit Dezember 2013 elektrisch ohne Neigetechnik gefahren. Doch führt dies zu einem „Brechen" des Franken-Sachsen-Express in Hof mit dem notwendigen Umstieg der Fahrgäste in die bayerischen Dieselzüge. Zudem ist dies aus fahrplantechnischen Gründen mit einer Fahrzeitverlängerung von fast einer dreiviertel Stunde ab dem Fahrplan 2015 verbunden.

Dieser Rückschritt macht die restliche Elektrifizierung bis Nürnberg umso dringlicher. So bald wie möglich müssen wieder durchgehende Züge auf der Sachsen-Franken-Magistrale verkehren können.

clara
TSCHECHIEN/BAYERN
ČESKO/BAVORSKO

Das von der Europäischen Union geförderte Kooperationsprojekt **CLARA II** der Grenzbezirke Oberfranken, Karlsbad und Südwestsachsen setzt sich für die Sicherung und Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs ein. Die Zielstellungen sind in einem 7-Punkte-Konzept zusammengefasst, in dem die Elektrifizierung zusammen mit der Wiedereinführung des Fernverkehrs an vorderster Stelle steht:

7-Punkte-Konzept zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs Bayern-Böhmen-Sachsen

1. Wiedereinführung Fernverkehr Nürnberg – Prag/Dresden im Zweistundentakt
2. Elektrifizierung Nürnberg – Hof und Nürnberg – Staatsgrenze D/CZ bei Eger bis 2023 inklusive Schnabelwaid – Bayreuth mit 2. Gleis
3. Attraktive Reisekette Nürnberg – Eger – Karlsbad – Aussig im 2-Stundentakt
4. Reaktivierung Selb – Asch bis 2014 und Nahverkehr Hof – Eger im Stundentakt
5. Dauerhafte Sicherung eines durchgängigen grenzüberschreitenden Nahverkehrs ohne künstliche Grenzen
6. Verkehrsverbund EgroNet
7. Grenzüberschreitender Integraler Taktfahrplan im CLARA-Gebiet

Der Abzweig nach Bayreuth bei Schnabelwaid mit einer „schnellen Weiche" für hohe Geschwindigkeiten

Die Unterquerung der Bundesstraße 2/85 im Süden der Stadt Bayreuth ist bereits für das 2. Gleis dimensioniert.

Anbindung der Stadt Bayreuth mit Fahrdraht und zweitem Gleis

Bis zur vollständigen Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale verkehrt der Franken-Sachsen-Express direkt über die Festspiel- und Universitätsstadt. Um an die elektrifizierte Sachsen-Franken-Magistrale angebunden zu bleiben, ist die Elektrifizierung des 18 km langen Astes von Bayreuth nach Schnabelwaid erforderlich.

2. Gleis von Schnabelwaid bis Bayreuth
Der eingleisige Streckenabschnitt Schnabelwaid – Bayreuth stellt im täglichen Bahnbetrieb ein stark beeinträchtigendes Nadelöhr dar. Betriebsstörungen breiten sich rasch auf den gesamten Zugverkehr in Nordostbayern aus.

Die dringend notwendige Ergänzung um ein zweites Gleis wird bei der Bebauungsplanung sowie beim Brückenbau bereits seit langem berücksichtigt. So wurden die Spannweiten der Brückenneubauten beim Ausbau der Autobahn 9 Berlin – München bereits für ein 2. Gleis ausgelegt. Überdies verläuft der Abzweig Schnabelwaid – Bayreuth durch wenig besiedeltes und topographisch günstiges Gebiet, so dass der Bau des 2. Gleises unproblematisch ist.

Schienenverkehrs-Szenario 2023: Voraussetzungen für einen leistungs- und wettbewerbsfähigen Verkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale

Welche Qualität könnte im Bahnverkehr erreicht werden, wenn die Sachsen-Franken-Magistrale mit ihren Ästen nach Bayreuth und in die Tschechische Republik elektrifiziert wird?

Ein vom Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung in Dresden erarbeitetes Fahrplankonzept zeigt, dass im Verflechtungsbereich der Metropolregionen Nürnberg, Mitteldeutschland und Prag durch die Inbetriebnahme der Milliardenprojekte

- Neubaustrecke Nürnberg – Halle/Leipzig

sowie

- City-Tunnel Leipzig

gravierende Fahrplanverschlechterungen drohen.
Dies müsste nicht sein, bietet dieser Raum doch hervorragende Voraussetzungen für ein optimiertes Fahrplankonzept, ohne ebenfalls massiv in Neutrassierungen investieren zu müssen. Hierzu bedarf es folgender Kernelemente:

Ökonomische und ökologische Gründe zwingen zum elektrischen Eisenbahnverkehr

Elektrifizierung

Die Elektrifizierung ist unbestritten Grundlage eines dauerhaft ökonomisch und ökologisch vertretbaren Bahnbetriebs. Stark steigende Mineralölpreise und der Klimawandel zwingen zu dieser bewährten Art der E-Mobility. Am dringlichsten ist die Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale. Dies untermauert die Tatsache, dass diese Trasse bei Nürnberg die am stärksten frequentierte Eisenbahnstrecke Deutschlands mit Dieselbetrieb ist.

Integraler Taktfahrplan mit Ankunfts- und Abfahrtszeiten zur vollen und/oder halben Stunde

Integraler Taktfahrplan

Der Integrale Taktfahrplan stellt das modernste und effizienteste Fahrplanprinzip dar. Demnach verkehren die Züge nicht nur in einem regelmäßigen Takt. Die Fahrpläne sind so aufeinander abgestimmt, dass in den Knotenbahnhöfen alle Züge zur gleichen Zeit ankommen und kurz darauf abfahren. Das ermöglicht optimale Umsteigebeziehungen in alle Richtungen ohne lange Wartezeiten und damit kürzere Reisezeiten für alle Reisenden.

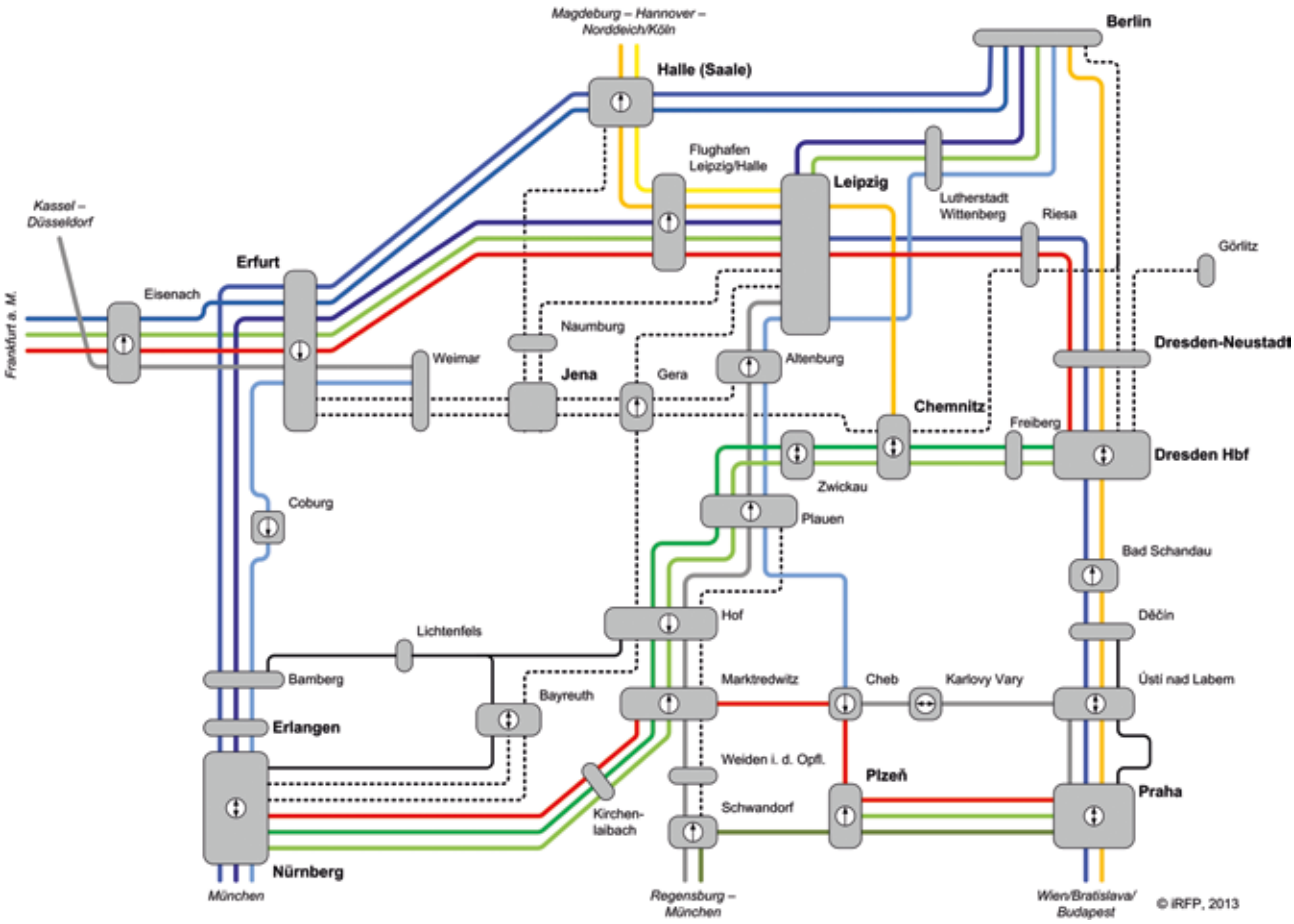
Die regelmäßige Reihung der Städte entlang der Sachsen-Franken-Magistrale und die zahlreichen abzweigenden Haupt- und Nebenstrecken bieten wie in kaum einer anderen Region in Europa optimale Voraussetzungen für den Integralen Taktfahrplan.

Neigetechnikzüge statt Streckenbegradigungen

Neigetechnik

Um den Integralen Taktfahrplan umsetzen zu können, ist der Einsatz von Neigetechnikzügen unabdingbar. Diese können aufgrund ihrer höheren Kurvengeschwindigkeit bis zu 20 % kürzere Reisezeiten erzielen.

Auch für die Neigetechnik ist die Sachsen-Franken-Magistrale prädestiniert, da die kurvenschnellen Züge auf dieser kurvenreichen Mittelgebirgstrasse ihre Vorzüge deutschlandweit am besten entfalten können. Dies gilt auch für die ähnlich kurvenreiche Strecke Eger – Pilsen. Moderne elektrische Neigezüge bieten bei hohen Kurvengeschwindigkeiten großen Reisekomfort und sind sowohl für Fahrgäste als auch für Anlieger angenehm leise.



Der Verflechtungsraum der Metropolregionen Nürnberg, Mitteldeutschland und Prag eignet sich bei Einsatz der Neigetechnik bestens für den Integralen Taktfahrplan

Enger Takt + **Umsteigen**
- zur gleichen Zeit
- in alle Richtungen

= **Kurze Reisezeiten für alle Bahnreisenden**

Da Infrastruktur und Betrieb im Schienenverkehr auf das Engste verzahnt sind, ist eine schlüssige Abstimmung beider Faktoren erforderlich. Im Idealfall werden Infrastruktur und Fahrzeuge vom Fahrplan bestimmt, um optimale Reisezeiten zu erreichen.

Reisezeitenvergleich in Stunden:				
Start	**Ziel**	**2013**	**2023**	**Diff.**
Eger	München	3.20	2.57	0.23
Eger	Stuttgart	4.51	4.47	0.04
Eger	Leipzig	4.06	3.05	1.01
Eger	Berlin	5.38	4.34	1.04
Karlsbad	München	4.45	3.50	0.55
Karlsbad	Stuttgart	6.29	5.42	0.47
Karlsbad	Leipzig	4.54	3.53	1.01
Karlsbad	Berlin	6.18	4.38	1.40
Chemnitz	München	4.55	4.28	0.27
Nürnberg	Prag	4.56	4.02	0.54
Chemnitz	Stuttgart	5.57	5.48	0.09
Chemnitz	Leipzig	1.01	0.51	0.10
Chemnitz	Berlin	2.36	2.07	0.29
Hof	München	3.18	3.05	0.13
Hof	Stuttgart	4.20	4.17	0.03
Hof	Leipzig	2.59	2.03	0.56
Hof	Berlin	4.35	3.35	1.00
Bayreuth	München	2.45	2.02	0.43
Bayreuth	Stuttgart	4.15	3.31	0.44
Bayreuth	Leipzig	3.41	2.42	0.59
Bayreuth	Berlin	5.05	3.28	1.37

Große Reisezeitgewinne durch intelligente Fahrplangestaltung nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans mit Einsatz der Neigetechnik

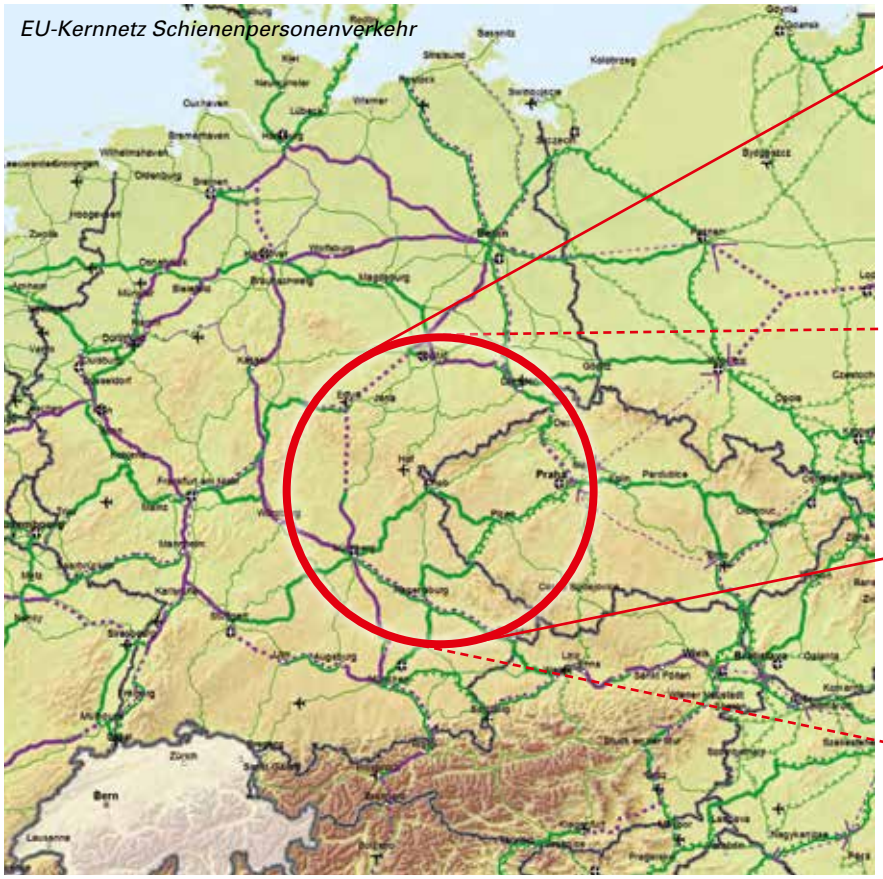
Transeuropäische Netze: Politischer und finanzieller Vorrang für die Sachsen-Franken-Magistrale

Die Sachsen-Franken-Magistrale ist ein bedeutender Abschnitt europäischer Verkehrsachsen. Sie ist Teil der zentralen europäischen West-Ost-Verbindungsachse („Central Axis") Frankfurt – Nürnberg – Prag – Lemberg – Kiew, die in der Tschechischen Republik dem 3. Korridor Eger – Prag – Ostrava entspricht. In Nord-Süd-Richtung bildet sie den mittleren Teil des deutschen Ost-Korridors Stendal – Leipzig – Hof – Regensburg, der im Güterverkehr und insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr eine stark wachsende Rolle einnehmen soll.

Die Europäische Union hat die Strecke deshalb in das Transeuropäische Schienennetz aufgenommen. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr sind die Abschnitte Nürnberg – Hof und Nürnberg – Eger im sogenannten Kernnetz der EU enthalten. Überdies genießt diese Strecke im Kernnetz den Status eines „vorausgewählten Vorhabens", für das eine Mehrjahresförderung möglich ist.

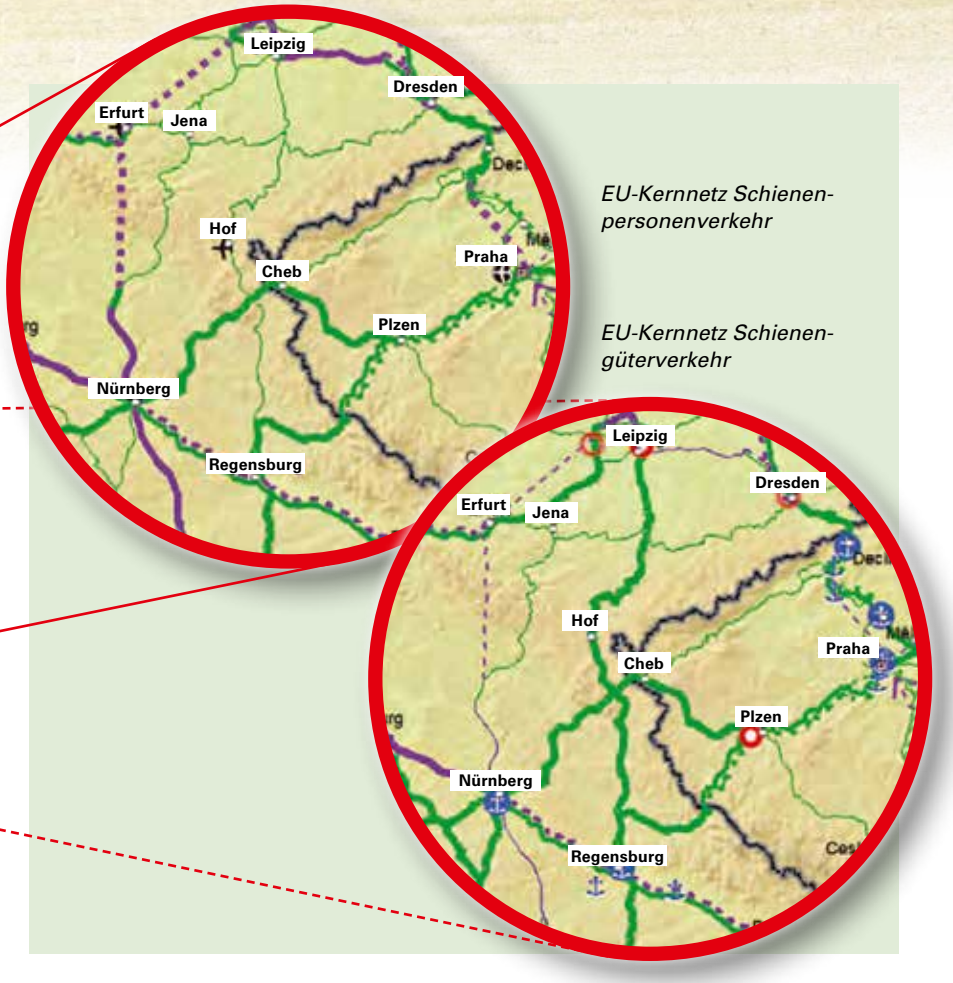
Die Europäische Union möchte mit den Transeuropäischen Netzen (TEN), die 2012/2013 fortgeschrieben wurden, den Ausbau von grenzüberschreitenden Verkehrsachsen im europäischen Maßstab vorantreiben. Nachdem in den vergangenen Jahren die Infrastrukturpolitik in Deutschland das Augenmerk auf die Seehafenhinterlandverkehre in Nord-Süd-Richtung gerichtet hatte, legt die Europäische Union zunehmend Wert auf Ost-West-Achsen und somit auf ein flächenhaftes Schienenverkehrsnetz in Europa.

Um die nationalen Verkehrsplanungen durch grenzüberschreitende Schienenprojekte ergänzen zu können, werden den Mitgliedsstaaten Zuschüsse bis zu 50 % der Planungskosten und bis zu 40 % der Baukosten gewährt. Es obliegt jedoch den Nationalstaaten, ob sie diese Förderung in Anspruch nehmen, indem sie ihre Streckenabschnitte des Kernnetzes ausbauen.



Kartenausschnitte: EU, Connecting Europe Facility – Trans-European Transport Network

Die Sachsen-Franken-Magistrale ist zentraler Teil des Europäischen Kernnetzes – sowohl



im Personen- als auch im Güterverkehr

Connecting Europe Facility

Mit der Connecting Europe Facility und Kohäsionsmitteln stehen in der Förderperiode 2014-2020 der Europäischen Union 23,2 Mrd. Euro für Infrastrukturprojekte im Bereich Verkehr zur Verfügung. Dabei wird der Schwerpunkt im Kernnetz auf grenzüberschreitende Lückenschlüsse bei Ost-West-Verbindungen gelegt.

Die restliche Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale als Lückenschluss zwischen dem süddeutschen Eisenbahnknoten Nürnberg und Sachsen sowie der Tschechischen Republik entspricht exakt dieser Zielsetzung. Sie ist daher für eine Förderung aus der CEF geradezu prädestiniert!

Die Europäische Union wird dazu beitragen, dass die Schienenverkehre auf den Ost-West-Achsen rechtzeitig ertüchtigt werden, um die stark steigenden Transportmengen aufzunehmen. Bislang rollt der Güterverkehr fast ausschließlich auf der Straße. Der hohe Anteil an osteuropäischen Lastwagen in den Endlosschlangen auf den deutschen Ost-West-Autobahnen macht dies für alle erkennbar.

Durch die fortschreitende Arbeitsteilung und Markterschließung der produzierenden Wirtschaftsbranchen im zusammenwachsenden Europa sind Effizienz steigernde Infrastrukturen vor allem für einen wettbewerbsfähigen kombinierten Verkehr zwingend erforderlich.

Schienengüterverkehr: Mit der Elektrifizierung gegen Güterlawinen auf den Autobahnen

Im zusammenwachsenden Europa werden die Güterströme vor allem in Mitteleuropa dramatisch anschwellen. Schon jetzt vereinnahmt der Straßengüterverkehr die Ost-West-Autobahnen wie die A 6 oder die A 4 für sich. Die Eisenbahn rangiert hier im Modal-Split der Verkehrsträger weit unterdurchschnittlich, weil sie aufgrund von grenzübergreifenden Infrastrukturdefiziten nicht wettbewerbsfähig ist.

Daher wird auch die Sachsen-Franken-Magistrale in der öffentlichen Wahrnehmung kaum mit dem Schienengüterverkehr in Verbindung gebracht. Dies liegt jedoch auch an der Deutschen Bahn, die den Ausbaubedarf des Ostkorridors Stendal – Leipzig – Hof – Regensburg für den Güterverkehr besonders herausstellt, um die stark überlasteten Nord-Süd-Achsen zu entlasten und zu ergänzen. Dabei wird verkannt, dass die Sachsen-Franken-Magistrale mit ihrem Leipziger Ast bis Marktredwitz ein über 200 km langer bedeutender Teil dieses Ostkorridors ist.

Doch auch der von West nach Ost verlaufende Abschnitt Nürnberg – Marktredwitz – Eger hat für den Güterverkehr hohe potenzielle Bedeutung:

- Anbindung des trimodalen Güterverkehrszentrums (GVZ) Nürnberg nach Norden, Nordosten und Osten
- Entlastung des Nadelöhrs zwischen Nürnberg und Fürth sowie zwischen Nürnberg und Regensburg
- Anbindung der Tschechischen Republik nach Süddeutschland, an die Rheinhäfen und an die Nord- und Westhäfen der Nordsee. Bislang ist die Tschechische Republik fast ausschließlich über die überflutungsgefährdete Elbtaltrasse an die Nordhäfen angebunden.
- Anbindung der stark wachsenden Containerterminals in Hof und Glauchau und damit der Industrieregionen Ostoberfranken und Südwestsachsen an das GVZ sowie an die Zugbildungsanlage Nürnberg
- Zentrale europäische West-Ost-Achse Frankfurt – Nürnberg – Prag – Lemberg – Kiew

Der Ostkorridor kann seinen Nutzen erst richtig entfalten, wenn auch seine wichtigen Abzweigungen in Marktredwitz nach Osten in die Tschechische Republik und nach Westen bis Nürnberg elektrifiziert werden. Erst dann sind die Voraussetzungen für einen vermehrten Transport von Gütern auf der Ost-West-Achse gegeben.

Für den Güterverkehr ist die Elektrifizierung von Hof nach Regensburg und Nürnberg gleichermaßen erforderlich. Beide Maßnahmen stehen im Einklang mit den Zielen der europäischen Verkehrsplanung. Mit Hilfe der europäischen Verkehrsinfrastrukturförderung könnten Finanzierung und Ausbau zeitgleich erfolgen.

Ein Foto mit großer Symbolkraft: Ein Güterzug mit Diesel-Doppeltraktion passiert das im Bau befindliche Umspannwerk der DB AG bei Hof. Insbesondere schwere Güterzüge verlangen nach elektrischer Traktion.

Containerterminal Hof

Bahnhof und Containerterminal Glauchau

Güterverkehrszentrum Nürnberg

Containerterminal Ceska Trebova zwischen Prag und Ostrava

Die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken ist für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs unabdingbar. Damit wird ein teures und zeitaufwendiges Umspannen von Lokomotiven vermieden, damit können kostenoptimierte schwere Güterzüge gebildet werden.

Hinzu kommt der Ausbau von multimodalen Umschlagseinrichtungen, etwa für die Schnittstelle Straße-Schiene. In den Anliegerregionen der Sachsen-Franken-Magistrale wurden diese in den vergangenen Jahren umfassend ausgebaut (GVZ Glauchau, Hof, Nürnberg). Weitere Ausbaumaßnahmen stehen noch an.

Das Bild der Zukunft auf der Sachsen-Franken-Magistrale?
Containerzug mit leistungsstarker und umweltfreundlicher Elektrolok

S-Bahn-Nürnberg: Elektrifizierung ermöglicht Erweiterung nach Nordosten

In der Bundesverkehrswegeplanung spielt der Nutzen von Fernverkehrsstrecken für den Nahverkehr eine weit untergeordnete Rolle. Dabei ist die Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale als Ausbauprojekt des Bundes für die Erweiterung der Nürnberger S-Bahn von entscheidender Bedeutung.

Der bisherige Ausbau der Nürnberger S-Bahn ist eine Beispiel gebende Erfolgsgeschichte bei der Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene. Die nächste Ausbaustufe sieht eine Erweiterung im Westen nach Neustadt/Aisch und im Osten nach Neuhaus a.d. Pegnitz vor. Gutachter haben einen großen volkswirtschaftlichen Nutzen für diese S-Bahn-Trassen ermittelt.

Die Errichtung der S-Bahn von Nürnberg über Lauf und Hersbruck bis nach Neuhaus a.d. Pegnitz setzt jedoch bereits die Elektrifizierung voraus. Auch wenn die S-Bahn bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung des Bundesverkehrswegeplans keine große Rolle spielt, so ist sie doch eine enorm wichtige Verkehrsinfrastruktur für die Metropolregion Nürnberg.

Aus diesem Grund ist die Elektrifizierung von Nürnberg nach Hof bzw. Eger besonders wichtig und vordringlich. Da bereits mit wenigen Elektrifizierungskilometern weiterer Nutzen für den Nahverkehr des Ballungsraumes Nürnberg gestiftet werden kann, wäre eine etappenweise, dafür jedoch baldige Elektrifizierung von Nürnberg aus besonders sinnvoll.

Bus P+R

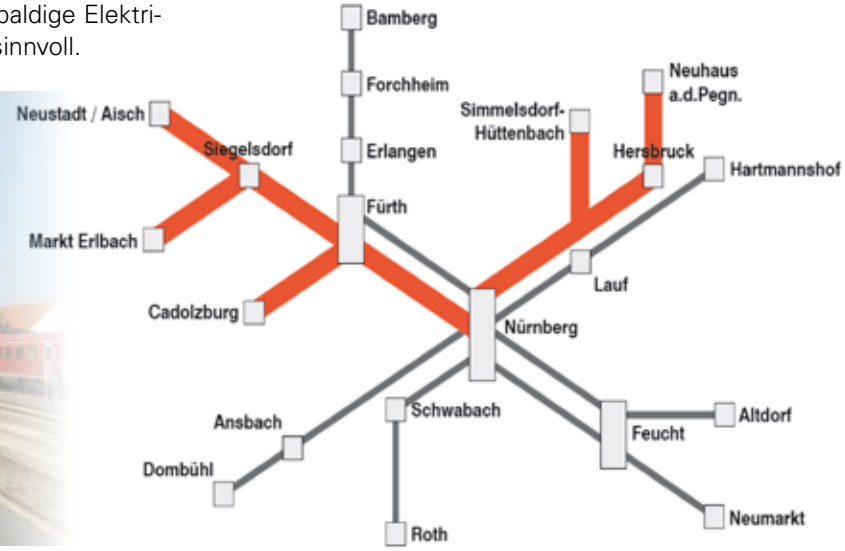
Eine ähnliche Erfolgsgeschichte schrieb die Erweiterung des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg in den Raum Bayreuth. Die Nachfrage auf der Relation Nürnberg – Bayreuth stieg besonders im Gelegenheitsverkehr merklich an, was zur Steigerung der bereits guten Auslastung der Regionalexpresszüge beiträgt. Die Erweiterung der S-Bahn bis Neuhaus a.d. Pegnitz wird nicht nur Attraktivität des Schienenverkehrs auf der Achse Nürnberg – Bayreuth/Marktredwitz steigern, sondern auch das wachsende Pendleraufkommen bewältigen können.

VGN

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Bahnhof Neuhaus a.d. Pegnitz mit großem Einzugsgebiet bis in die Oberpfalz – Endpunkt der geplanten S-Bahn-Erweiterung nach Nordosten

2020



Fertigstellung der Elektrifizierung bis 2023: Fahrplan zum Fahrdraht

Bundesverkehrswegeplanung: Höchste Priorität erforderlich!

Ausbau und Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale befinden sich im **Bundesverkehrswegeplan 2003** als Projekt Nr. 13 unter den „laufenden und fest disponierten Vorhaben" sowie als Projekt 16 unter den „neuen Vorhaben" des vordringlichen Bedarfs Schiene. Im April 2010 bestätigte eine erneute volkswirtschaftliche Untersuchung im Vorfeld der Elektrifizierung von Reichenbach – Hof einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor von 1,7.

Im **Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015** des Bundes ist die Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ als Projekt Nr. 8 im Abschnitt D „Sonstige wichtige Projekte" enthalten. Somit ist der Beginn von Planungen grundsätzlich möglich.

Der Streckenabschnitt Hof – Marktredwitz – Grenze D/CZ wurde 2012 in die **Sammelvereinbarung** Nr. 38 zur Finanzierung von Planungsleistungen aufgenommen, die der DB Netz AG übertragen wurden. Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer hat im Juli 2013 die Aufnahme der verbleibenden Lücke Marktredwitz – Nürnberg in die Sammelvereinbarung 2014 zugesichert.

Bei Nutzung aller Ressourcen ist die Elektrifizierung innerhalb von 10 Jahren möglich. Dazu muss dieses Projekt in die höchste Dringlichkeitsstufe des Bundesverkehrswegeplans 2015 und des Investitionsrahmenplans 2016-2020 eingeordnet werden.

Realisierung in Stufen: Schrittweise zur vollständigen Elektrifizierung

Mit einer Unterteilung in Abschnitte kann die restliche Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale rascher in Angriff genommen werden. Die Planungsabschnitte des Bundesverkehrsministeriums umfassen

- Hof – Marktredwitz (42 km) mit Abzweig Marktredwitz – Grenze D/CZ (16 km) und
- Marktredwitz – Nürnberg (125 km).

Hinzu kommt der für die Einbindung der Stadt Bayreuth in die Sachsen-Franken-Magistrale erforderliche Abzweig Schnabelwaid – Bayreuth (18 km) mit 2. Gleis.

Bereits mit der ersten Stufe wird die Tschechische Republik über Eger an das deutsche elektrifizierte Netz angebunden. Sie erhält damit einen güterverkehrstauglichen Zugang an alle Nordsee- und Rheinhäfen sowie an die süd- und westdeutschen Wirtschaftszentren. Zudem wächst der Ostkorridor um weitere 42 km nach Süden.

Grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehr: VT 612 im Bahnhof Eger

Tunnelaufweitung nicht finanzierbar?

Im Abschnitt von Marktredwitz nach Nürnberg befinden sich 10 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 3,5 km. Die Aufweitung dieser Tunnel für die Anbringung des Fahrdrahts stellt einen finanziellen Aufwand dar, der nur mit Vorplanungen verlässlich ermittelt werden kann.

In der politischen Diskussion werden die Tunnelanpassungen geradezu dramatisiert. Doch der Blick auf die Tunnellängen sowie auf die geologischen Verhältnisse zeigt, dass die Tunnelaufweitung kein unüberwindbares Hindernis darstellen kann.

Südliches Fichtelgebirge (Gneise und Granit sowie Keuper)

Katzenbühltunnel	471	m
Armannsberger Tunnel	840	m
Langentheilener Tunnel	761	m
Summe	2 072	m

Pegnitztal (Kalk- und Dolomitgestein des Jura)

Vogelherdtunnel	256	m
Plattetunnel	268	m
Rothenfelstunnel	218	m
Hufstättetunnel	80	m
Sonnenburgtunnel	185	m
Gotthardtunnel	318	m
Haidenhübeltunnel	170	m
Summe	1 495	m

Die Jura-Gesteine zählen zu den leicht zu bearbeitenden Gesteinsarten. Auch wegen der kurzen Tunnellängen ist mit keinen Komplikationen bei den Aufweitungsarbeiten zu rechnen.

In den nächsten Jahren sollen 23 Fachwerkbrücken aus Flussstahl im Pegnitztal aufgrund ihres hohen Alters im Rahmen von Ersatzinvestitionen des Bundes durch geräuschärmere Stahlbetonbrücken ersetzt werden. Die Brücken sind so konstruiert, dass zu einem späteren Zeitpunkt Fahrdrahtmasten angebracht werden können.

Da die Brücken meist unmittelbar an die Tunnel grenzen, drängt sich eine zeitliche Zusammenführung der Baumaßnahmen geradezu auf. Damit können Jahrzehnte lange Bauarbeiten an der Bahnstrecke mit gravierenden Auswirkungen auf die Fahrpläne verhindert werden.

Ingenieurstechnische Meisterleistungen nur im 19. Jahrhundert möglich?

Es sei daran erinnert, dass die 75 km lange Bahnstrecke Nürnberg – Schnabelwaid von 1874 bis 1877 zunächst eingleisig, von 1898 bis 1899 schließlich zweigleisig gebaut wurde. Mit den weitaus einfacheren technischen Möglichkeiten des 19. Jahrhunderts gelang es, diese Vorhaben mit den zahlreichen Brücken und Tunnel binnen weniger Jahre zu verwirklichen.

Kurze Tunnel: Der Blick durch vier Tunnel ist von einem Punkt aus möglich

Richtungswechsel in der letzten Stufe: Bau von Nürnberg aus

Aufgrund der größeren Streckenlänge und höheren Baukosten dieser letzten Stufe empfehlen sich eine weitere Unterteilung sowie ein Baubeginn in Nürnberg. Mit dem Realisierungsabschnitt Nürnberg – Hersbruck (28 km) oder Nürnberg – Neuhaus a.d. Pegnitz (51 km) könnte die Elektrifizierung für die baldige Erweiterung der Nürnberger S-Bahn genutzt werden und sofort weiteren Nutzen im Schienenpersonennahverkehr entfalten. Hierzu stehen Mittel für den S-Bahn-Bau bereit.

Potenzielle Realisierungsabschnitte zwischen Nürnberg und Bayreuth/Marktredwitz · Kartengrundlage: Reisekarte DB AG

23 betagte Stahlbrücken stehen zum Ersatz durch Lärm mindernde Verbundbrücken an, welche die Elektrifizierung bereits vorsehen

Die vollständige Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale ist für den Personen- und Güterverkehr in der Mitte Europas von zentraler Bedeutung. Erfolgen die entsprechenden politischen und planerischen Weichenstellungen, ist eine Realisierung bis 2023 möglich.

Helfen Sie mit, dieses ambitionierte und für Bayern, Sachsen und für die Tschechische Republik so wichtige Ziel zu erreichen! Wir freuen uns über Ihre Unterstützung!

Im Rahmen des Projektes CLARA II fand am 10. Mai 2013 ein Schienenverkehrssymposium in Bayreuth statt. Im Beisein von drei Verkehrsstaatssekretären des Bundes und der Freistaaten Bayern und Sachsen haben die 90 Teilnehmer eine Resolution verabschiedet, welche die Forderung nach Elektrifizierung binnen 10 Jahren untermauert und die erforderlichen Planungs- und Entscheidungsschritte aufzeigt.

Schienenverkehrssymposium am 10. Mai 2013 im Neuen Rathaus Bayreuth

Resolution zur vollständigen Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale Dresden – Nürnberg mit Abzweigen nach Bayreuth und Eger

Vertreter der Anliegerregionen in Bayern, Sachsen und Böhmen appellieren an die Bundesrepublik Deutschland, an die Tschechische Republik, an die Europäische Union sowie an den Freistaat Bayern,

die Sachsen-Franken-Magistrale Dresden – Nürnberg mit Abzweigen nach Bayreuth und Eger als unverzichtbare und zukunftsträchtige Schienenverbindung zwischen den neuen und alten Bundesländern sowie zwischen Nordbayern und Tschechien anzuerkennen und vordringlich zu elektrifizieren.

An der Nahtstelle von Ost und West stellt die Sachsen-Franken-Magistrale im noch zu elektrifizierenden Abschnitt Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Eger einen zentralen Bereich des Transeuropäischen Kernnetzes dar.

Sie ist für den Personen- und für den Güterverkehr gleichermaßen wichtig – insbesondere in Ost-West-Richtung. Im Hinblick auf die wachsenden Güterströme gewinnt sie überproportional an Bedeutung. Sie ist Teil der zentralen europäischen Ost-West-Achse Frankfurt – Nürnberg – Prag – Lemberg. Im Umlandbereich von Nürnberg ist sie die am stärksten befahrene Eisenbahnstrecke Deutschlands ohne elektrischen Betrieb.

Die lückenfreie Elektrifizierung ist die unabdingbare Voraussetzung für die durchgehende Führung des Franken-Sachsen-Express nach dem Integralen Taktfahrplan mit Einsatz der Neigetechnik.

Die Bundesrepublik Deutschland, die Tschechische Republik, die Europäische Union sowie der Freistaat Bayern werden nachdrücklich aufgefordert,

a) die Vorplanungen der Elektrifizierung des Abschnittes Marktredwitz – Nürnberg noch in die hierfür vorgesehene Sammelvereinbarung 2013 neu aufzunehmen,

b) die Elektrifizierung im Vordringlichen Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 beizubehalten,

c) den Ausbau und die Elektrifizierung des Abzweigs Schnabelwaid – Bayreuth in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufzunehmen,

d) die Baumaßnahmen im nächsten Investitionsrahmenplan des Bundes 2016 bis 2020 unter den prioritären Vorhaben zu verankern,

e) den Ast Marktredwitz – Eger – Pilsen wieder in das Kernnetz der EU für den Güterverkehr aufzunehmen,

f) die Planungen und den Bau mit Mitteln der Connecting Europe Facility zu fördern sowie

g) mit der Elektrifizierung die neue S-Bahnlinie Nürnberg – Hersbruck – Neuhaus/Pegnitz einzuführen.

Die Elektrifizierung soll unter Nutzung aller Ressourcen binnen 10 Jahren realisiert werden.

Bayreuth, den 10. Mai 2013