

Gemeinsame Position zum Bahnausbau europäischer Dimension

„Karlsbader Erklärung“

Vor 20 Jahren hat die EU-Osterweiterung Europa grundlegend verändert. Das stellte insbesondere die Grenzregionen Bayerns, Sachsens und Tschechiens vor Herausforderungen. Auch heute steht dieser zusammenwachsende gemeinsame Wirtschaftsraum in der Mitte Europas vor großen Veränderungen und gemeinsamen Aufgaben. Dem Ausbau einer zukunftsweisenden gemeinsamen Infrastruktur im Transeuropäischen Kernnetz kommt dabei eine zentrale Rolle zu.

Deshalb fordern wir den Ausbau einschließlich Elektrifizierung folgender Schienenwege als verkehrliches Projektbündel an zentraler Nahtstelle von Ost und West zusammenzudenken:

- Nürnberg – Marktredwitz – Hof – Plauen – Zwickau – Chemnitz – Dresden – Görlitz – Breslau/ Wroclaw
- Nürnberg – Marktredwitz – Eger/ Cheb – Karlsbad/Karlovy Vary – Prag
- Neubaustrecke Dresden – Prag mit Erzgebirgstunnel

Der bayerische Abschnitt der Franken-Sachsen-Magistrale ist eine gravierende Infrastrukturlücke zwischen Tschechien und Deutschland. In der Mitte Europas verhindert die fehlende Elektrifizierung zwischen Nürnberg und Hof bzw. Cheb den durchgehenden Personen- und Güterverkehr von West nach Ost sowie von Südwest nach Nordost.

Da diese Elektrifizierungslücke ein riesiges Hindernis ist, verfügen mittel- und osteuropäische Staaten über keine direkten Verbindungen nach Süddeutschland und Südwesteuropa, obwohl deren Schienenmagistralen mit europäischen Fördermitteln vielfach bereits ausgebaut und modernisiert wurden.

Um die erheblichen Investitionen und ungenutzten Potentiale tatsächlich verkehrswirtschaftlich zu erschließen, bedarf es:

1. Der über einen Staatsvertrag mit Polen vereinbarten Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Dresden und Görlitz, die der Verflechtung der Industrieregionen Schlesien/ Dolny Śląsk, Sachsen, Karlsbad/Karlovy Vary, Aussig an der Elbe/Ustí nad Labem und Nordostbayern dient.

2. Einer durchgängig elektrifizierten und schnell verfügbaren Ausweichroute für die einzige elektrifizierte und daher chronisch überlastete Bahnstrecke von Tschechien nach Deutschland durch das Elbtal. Die Umfahrung über Eger/Cheb wird bis zur Fertigstellung der Neubaustrecke Dresden – Prag in steigendem Maße erforderlich, insbesondere für die mehrmonatigen Streckensperrungen während des Baus. Bis dahin sollte eine Elektrifizierung zwischen Schirnding, Marktrechwitz und Hof erfolgen.

3. Des Lückenschlusses der Franken-Sachsen-Magistrale von Nürnberg bis Cheb, um die mit dem Hochgeschwindigkeitsvorhaben Dresden – Prag verknüpften Abzweigungen nach Most/ Karlsbad/Karlovy Vary vollständig zu erschließen und damit auch die schnellste Route zwischen Nürnberg und Prag zu schaffen.

Infrastrukturelle Basis für einen erfolgreichen Strukturwandel

Für zukunftsorientierte Investitionen in den Kohleregionen Schlesien/Dolny Śląsk, Lausitz, in den Industrievieren der Regionen Karlsbad/Karlovy Vary und Aussig an der Elbe/Ustí nad Labem sowie in den Industrieregionen Südwestsachsen und Oberfranken ist die direkte Einbindung in das europäische Schienenkernnetz essenziell. Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist ein Hauptbestandteil der Transformationsstrategien.

Wir appellieren mit größtem Nachdruck an die Regierungen in Berlin und Prag, diese zentralen grenzüberschreitenden Bahnvorhaben von europäischer Bedeutung ohne weitere Verzögerungen zu realisieren. Hier kann europäische Einigung und Zusammenarbeit in Mitteleuropa unter Beweis gestellt werden.

Společný postoj k rozšiřování železnice v evropském měřítku

"Karlovarská deklarace"

Rozšiřování Evropské unie před 20 lety směrem na východ zásadně změnilo Evropu. Zejména pro příhraniční regiony Bavorska, Saska a České republiky to představovalo velkou výzvu. Dodnes čelí tento sbližující se společný hospodářský prostor ve středu Evropy velkým změnám a společným úkolům. Ústřední roli přitom hraje rozvoj perspektivní společné infrastruktury v rámci transevropské hlavní sítě.

Proto vyzýváme k tomu, aby se rozšíření včetně elektrifikace následujících železničních tratí považovalo za dopravní projektový svazek na centrálním rozhraní mezi Východem a Západem:

- Norimberk - Marktredwitz - Hof – Plauen – Zwickau – Chemnitz – Drážďany - Görlitz - Breslau/
- Wrocław.
- Norimberk - Marktredwitz - Eger/ Cheb - Karlovy Vary/ Karlsbad - Praha.
- Nová trať Drážďany - Praha s Krušnohorským tunelem.

Bavorský úsek francko-saské magistrály představuje vážnou infrastrukturní mezeru mezi Českou republikou a Německem. Ve středu Evropy chybí elektrifikace mezi Norimberkem a Hofem, respektive Chebem, což znemožňuje plynulou osobní a nákladní dopravu ze západu na východ a z jihozápadu na severovýchod.

Vzhledem k tomu, že je tato mezera v elektrifikaci velkou překážkou, nedisponují země střední a východní Evropy žádným přímým spojením s jižním Německem a jihozápadní Evropou, ačkoli jejich hlavní železniční tratě byly rozšířeny a modernizovány z prostředků evropských fondů.

Aby se tyto značné investice a nevyužitý potenciál skutečně z hlediska ekonomiky dopravy využily, je třeba:

1. elektrifikace železniční tratě mezi Drážďany a Görlitz, jak již bylo dohodnuto ve státní smlouvě s Polskem, která by spojila průmyslové regiony Slezsko/ Dolny Śląsk, Sasko, Karlovy Vary, Ústí nad Labem a severovýchodní Bavorsko.

2. zajistit plně elektrifikovanou a rychle dostupnou náhradní trasu v zastoupení za jedinou elektrifikovanou, a proto chronicky přetíženou, železniční trať z České republiky do Německa skrz Labské údolí. Obchvat přes Eger/ Cheb bude do dokončení nové trati Drážďany - Praha stále potřebnější, zejména v době několikaměsíční výluky trati během výstavby. Do té doby by měla proběhnout elektrifikace mezi Schirndingem, Marktredwitz a Hofem.
3. uzavření proluky na francko-saské magistrále z Norimberka do Chebu, aby bylo možné plně propojit vedlejší tratě do Mostu/ Karlových Varů, které jsou napojeny na projekt vysokorychlostní tratě Drážďany - Praha, a tím vytvořit i nejrychlejší spojení mezi Norimberkem a Prahou.

Infrastrukturní základ pro úspěšnou strukturální změnu

Pro budoucí investice v uhelných regionech Slezska/ Dolního Slezska, Lužice, v průmyslových oblastech Karlovarského a Ústeckého kraje a v průmyslových regionech jihozápadního Saska a Horních Franků je nezbytná přímá integrace do evropské železniční hlavní sítě. Rozšiřování železniční infrastruktury je klíčovou součástí transformačních strategií.

Co nejdůrazněji apelujeme na vlády v Berlíně a Praze, aby tyto ústřední přeshraniční železniční projekty evropského významu bezodkladně realizovaly. Právě zde se může demonstrovat evropská jednota a spolupráce ve střední Evropě.