

Entwurf

Die Schienenverbindung Nürnberg-Marktredwitz-Hof mit Anbindung der Stadt Bayreuth (Franken-Sachsen-Magistrale):

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2015

Vorbemerkung

Die Schienenstrecke Nürnberg-Marktredwitz-Hof-Plauen-Zwickau-Chemnitz-Dresden, mit Anbindung der Stadt Bayreuth, bekannt als Franken-Sachsen-Magistrale, ist die wichtigste Schienenverbindung zwischen Nordbayern und dem Bundesland Sachsen.

Ihr fernverkehrstauglicher Ausbau und ihre Elektrifizierung sind deshalb seit der Wiedervereinigung Deutschlands 1989 ein zentrales Anliegen der drei Planungsregionen Chemnitz, Oberfranken-Ost und Nürnberg.

Die dringend notwendige Anpassung dieser Strecke an die Anforderungen eines zeitgemäßen Schienenpersonen- und –güterverkehrs würde auch den Schienenverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik auf der Relation Nürnberg-Marktredwitz-Eger-Prag nachhaltig und zukunftsweisend verbessern. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale ist eine Maßnahme mit doppeltem Nutzen. Deshalb sind bei den nachfolgenden Betrachtungen die Argumente für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg-Marktredwitz- Grenze D/CZ (– Prag) einzubeziehen.

In den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP) fließen auch die raumentwicklungspolitischen Ziele der Bundesregierung ein. Er soll somit einen Beitrag zu den Verteilungs- und Entwicklungszielen der Raumordnung leisten. Abgeleitet aus diesen Zielen und umgesetzt in landes- und regionalplanerische Vorgaben besitzen der Ausbau und die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale für die Planungsregionen Chemnitz, Oberfranken-Ost und Nürnberg eine zentrale strategische Bedeutung hinsichtlich der künftigen Verkehrs- und Regionalentwicklung. Dies muss im BVWP 2015 berücksichtigt werden.

Im Entwurf der Raumwirksamkeitsanalyse für die Bundesverkehrswegeplanung 2015 (Stand 18.03.2014) wird betont, dass

- "die Verbesserung der Verkehrserschließung von Regionen und Knoten durch den Ausbau großräumiger Infrastruktur im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes unter besonderer Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen
- die bessere Vernetzung der Konsum- und Produktionszentren mit den nationalen und internationalen Export- und Logistikdrehscheiben
- die Verknüpfung der übergeordneten Verkehrsnetze mit regionalen Verkehrsinfrastrukturen zur Stärkung der regionalen Mobilität"

notwendig sind, um Mobilität und Erreichbarkeit zu sichern und "Brücken zwischen städtischen und ländlichen Räumen ebenso wie zwischen prosperierenden und strukturschwachen Regionen" zu sichern.

Der Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale und ihre durchgehende Elektrifizierung erfüllen genau diese Aufgaben!

Entwurf

Ziele der Raumordnung

Der Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale ist als Ziel der Landes- und Regionalplanung im Landesentwicklungsplan Sachsen 2013 und in den Regionalplänen der betroffenen Regionen aufgeführt:

Landesentwicklungsplan Sachsen 2013, Ziel 3.3.7:

"Die Sachsen-Franken-Magistrale (Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Hof)-Plauen-Leipzig beziehungsweise Plauen-Dresden ist durch geeignete Ausbau- und Neubaumaßnahmen so weiterzuentwickeln, dass sie den infrastrukturellen Ansprüchen hochwertiger Schienenpersonenfernverkehrsangebote, aber auch denen des überregionalen Schienengüterverkehrs (insbesondere in Nord-Süd-Richtung) genügt. Dazu ist die Fertigstellung des City-Tunnels Leipzig voranzutreiben sowie eine durchgängige Dreigleisigkeit im Abschnitt zwischen Neukieritzsch und Leipzig sicherzustellen."

Regionalplan Chemnitz (Anhörungsentwurf vom 15.12.2015):

Ziel 3.1.3.1

"Die für die großräumige/überregionale Anbindung der Region bedeutsamen Schienenverbindungen

- Sachsen-Franken-Magistrale mit Abzweig Werdau-Leipzig
-

sind hinsichtlich Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit als potenzielle Fernverkehrsstrecken weiter zu verbessern und bedarfsgerecht auszubauen. Auf die Wiederaufnahmen von Fernverkehr auf diesen Strecken ist hinzuwirken."

Ziel 3.1.3.2

"Auf der Sachsen-Franken-Magistrale sind die noch bestehenden Ausbaulücken im Bereich der Knoten Chemnitz und Zwickau sowie auf dem Abzweig Werdau-Crimmitschau (Altenburg-Leipzig) zeitnah zu schließen."

Regionalplan Oberfranken-Ost (Anhörungsentwurf vom 15.06.2015, Ziel B V 1.3.2):

"Die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Schienennetzes ist im Hinblick auf den Fernreise- und Güterverkehr zu verbessern.

Die Schienenverbindungen

- (Nürnberg-) Bayreuth/Marktredwitz-Hof (-Leipzig/Dresden),
- (Nürnberg-) Marktredwitz-(Eger (Cheb)-Prag)
-

müssen so bedient werden, dass die Region bedarfsgerecht an das europäisch bedeutsame Schienennetz angebunden wird. Das Oberzentrum Bayreuth ist in den Schienenfernverkehr einzubinden.

Die Verbindungen (Nürnberg-) Marktredwitz-(Eger (Cheb)-Prag), die Franken-Sachsen-Magistrale (Nürnberg-) /Marktredwitz-Hof (-Leipzig/Dresden) mit Anbindung der Stadt Bayreuth und die Verbindung Hof-Marktredwitz (-Weiden-Regensburg) sind zu elektrifizieren."

Entwurf

Regionalplan Region Nürnberg, B V 1.3.2 (Stand 01.08.2005):

"Die Infrastruktur für den Fernverkehr und der entsprechende Fahrzeugeinsatz sollen kontinuierlich ausgebaut und modernisiert werden, um die Leistungsfähigkeit zu sichern und zu verbessern. Dazu sollen

...

- Der Ausbau und die Elektrifizierung der rechten Pegnitzstrecke Nürnberg- (Marktredwitz, R 5) zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen in Richtung Osten vorangetrieben werden."

Auch im Regionalplan der benachbarten **Region Oberpfalz-Nord** wird, vor dem Hintergrund des Verkehrsaufkommens aus und in die Tschechische Republik, in Ziel B IX 4.2 der schnellstmögliche Ausbau der Schienenstrecke Nürnberg–Marktredwitz–Eger-Prag gefordert.

Seit der Wiedervereinigung Deutschlands sind der Ausbau und die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale Ziel der Raumordnung in Sachsen und Bayern!

An- und Verbindungsqualitäten entlang der Schienenverbindung Nürnberg-Marktredwitz-Hof-Plauen-Zwickau-Chemnitz-Dresden

Entlang der Franken-Sachsen-Magistrale liegen, wie aufgereiht an einer Perlenschnur, die Oberzentren Dresden, Chemnitz, Zwickau, Plauen, Hof, Marktredwitz/Wunsiedel, Bayreuth und Nürnberg. Sie verbindet die Metropolregion Nürnberg mit der Metropolregion Mitteldeutschland. Entlang dieser Magistrale leben etwa 1,6 Mio. Einwohner, im Einzugsbereich weitere 3 Mio. Einwohner.

In Richtung Südwesten stellt ihre Verlängerung die Verbindung zu den Metropolregionen Stuttgart und Rhein-Neckar dar. In Richtung Osten verbindet sie Deutschland mit Polen, der Tschechischen Republik und dem osteuropäischen Raum.

Schienenpersonenverkehr

Seit der Fertigstellung der Elektrifizierung zwischen Reichenbach im Vogtland und Hof im Dezember 2013 fahren die Züge auf der Relation Nürnberg-Chemnitz-Dresden nicht mehr durchgehend und alternierend über Bayreuth und Marktredwitz. Für die Fahrt von Nürnberg bzw. Bayreuth über das Oberzentrum Hof hinaus in Richtung Dresden muss ein- bis zweimal umgestiegen werden (Kirchenlaibach und Hof). Gleiches gilt für die sächsischen Oberzentren und Bahnhöfe in Richtung Bayern.

Der Hauptvorteil der Linie, nämlich eine umsteigefreie Direktverbindung, ist nicht mehr vorhanden. Nur eine durchgängige Elektrifizierung zwischen Nürnberg und Dresden ermöglicht den umsteigefreien Einsatz von elektrischen Fahrzeugen mit Neigetechnik und damit verbundene angemessene Reisezeiten. Die derzeitige abschnittsweise Elektrifizierung wirkt sich negativ auf die Anbindungsqualität aus, weil die Verbindung gebrochen werden muss.

Entwurf

Mit der Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale im Abschnitt Nürnberg-Hof würden darüber hinaus die Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die Einrichtung einer S-Bahn-Linie (S5) Nürnberg-Neuhaus (Pegnitz) in der Metropolregion Nürnberg positiv beeinflusst.

Durch den Wegfall der letzten eigenwirtschaftlich durch die DB AG betriebenen zweistündlichen Verbindung Nürnberg-Hof-Plauen-Zwickau-Chemnitz-Dresden im Jahr 2013 sind die Regionen Oberfranken-Ost und Chemnitz nur noch über den Nahverkehr an die Fernverkehrsknoten im Deutschen Schienennetz angebunden. Die Erreichbarkeit deutscher Großstädte hat sich damit für die Oberzentren in den Regionen verschlechtert.

Schienengüterverkehr

Laut Verkehrsprognose der Bundesregierung 2004-2025 soll sich die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr um 65% erhöhen. Im Kombinierten Verkehr wird sogar mehr als eine Verdoppelung des Aufkommens erwartet. Im Schienengüterverkehr werden vor allem das grenzüberschreitende Transportaufkommen und der Transitverkehr zunehmen.

Für die Region Oberfranken-Ost bedeutet dies beispielsweise, dass der Güterverkehr in Richtung Südost- und Osteuropa mit 4 – 5% jährlich die höchsten Steigerungsraten aufweist. In der Prognose wird dabei jedoch unterstellt, dass im Jahr 2025 alle Projekte des vordringlichen Bedarfs im BVWP 2003, wie der Ausbau der Schienenstrecke Nürnberg-Marktredwitz-Reichenbach im Vogtland bzw. Grenze Deutschland/Tschechische Republik (Marktredwitz – Schirnding – Eger), realisiert sind.

Aufgrund der für den Schienengüterverkehr hohen Bedeutung der Energiekosten, verbunden mit einer deutlich höheren Leistung von elektrischen Triebfahrzeugen im Vergleich zu Dieseltriebfahrzeugen, bevorzugen Güterverkehrs-Eisenbahnunternehmen flache und elektrifizierte Strecken. Die Topographie der Franken-Sachsen-Magistrale weist deutlich geringere Steigungsstrecken auf, als beispielsweise die ICE-Neubaustrecke Leipzig-Erfurt-Berlin, die 2017 in Betrieb gehen soll und wäre dadurch im Hinblick auf die Energiekosten günstiger zu befahren.

Entlang der Franken-Sachsen-Magistrale liegen zudem leistungs- und ausbaufähige Standorte für den Schienengüterverkehr, wie z. B. das in der Metropolregion Mitteldeutschland gelegene Güterverkehrszentrum (GVZ) Südwestsachsen, mit dem Kernmodul Glauchau und den Modulen Chemnitz und Zwickau, das GVZ Hof und das trimodale GVZ Nürnberg (bayerischen Flughafen Nürnberg).

Die Metropolregion Nürnberg bietet als Knotenpunkt im europäischen Hochgeschwindigkeits- und Fernstraßennetz, durch den internationalen Airport Nürnberg, ein multimodales Güterverkehrszentrum an der transkontinentalen Wasserstraße Rhein-Main-Donau-Kanal und die Messe Nürnberg die besten Voraussetzungen für den Austausch von Gütern in Mittel- und Osteuropa. Sie ist bestrebt, diese Gateway-Funktion weiter auszubauen.

Diese bereits bestehende Infrastruktur und die vorhandene Topographie auf der Schienenrelation Nürnberg – Leipzig/Dresden (Franken-Sachsen-Magistrale) bergen ein erhebliches Potenzial für den überregionalen Schienengüterverkehr, dessen Entwicklungsmöglichkeiten durch die fehlende Elektrifizierung derzeit erheblich eingeschränkt sind. Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang auch die nachfolgenden Ausführungen zum erforderlichen Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindung Nürnberg-Marktredwitz-Eger-Prag.

Lage der Franken-Sachsen-Magistrale im Europäischen Rhein-Donau Korridor

Die Bahnstrecke Nürnberg-Marktredwitz-Eger-Prag liegt im Rhein-Donau-Korridor, der Bestandteil des europäischen Mobilitätsnetzwerkes und hier des Kernnetzes ist. Diese auf eu-

Entwurf

europäischer Ebene geplanten multimodalen Korridore sollen standardisierte und damit hinderisfreie Verkehrsbeziehungen über Ländergrenzen und verschiedene Verkehrsarten hinweg gewährleisten. Die Mitgliedsstaaten haben den Auftrag, den Ausbau des Kernnetzes bis 2030 zu realisieren. Von Bedeutung ist hier auch die Möglichkeit des Einsatzes von CEF-Mitteln (Connecting Europe Facility).

Der Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale und den daraus erwachsenden Transportmöglichkeiten für den Güterverkehr kommt in diesem Zusammenhang eine doppelte Funktion zu, da auch der Ost-West-Güterverkehr auf dieser Relation zunehmen wird.

Die einzige zweigleisige und elektrifizierte Trasse von der Tschechischen Republik nach Deutschland führt über Děčín – Bad Schandau durch das Elbtal. Ihre Befahrung ist bei Hochwasser gefährdet. Eine alternative Bahnverbindung für den Güterverkehr westwärts nach Deutschland, insbesondere nach Bayern, und damit verbunden der Zugang nach Südwesteuropa fehlen. Dies stellt aus tschechischer Sicht ein sehr großes Hindernis im Güterverkehr dar.

Anlässlich des deutsch-tschechischen Symposiums zur Elektrifizierung der Strecke Nürnberg-Marktredwitz-Hof/Eger mit Abzweig Bayreuth, am 23.01.2015 in Marktredwitz, betonten Vertreter aus der Tschechischen Republik (Herr Jann Ilik, Tschechisches Verkehrsministerium und Herr Jiří Samek, CEO METRANS a.s. Praha) die dringende Notwendigkeit des Ausbaus der grenzüberschreitenden Schienenverbindung. Aus tschechischer Sicht formulierte Herr Samek es wie folgt: "Europa endet im Bayerischen Wald"!

Das Potenzial der Franken-Sachsen-Magistrale und der Verbindung Marktredwitz-Eger-Pilsen-Prag für den Schienengüterverkehr wird unterschätzt!

Deutsch-tschechische Vereinbarung zur Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Nürnberg-Prag

Wesentliche Grundlage für den Ausbau der Verbindung Nürnberg-Prag ist die deutsch-tschechische Vereinbarung zur Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Nürnberg – Prag vom 7. Juni 1995, mit der Streckenführung über Marktredwitz – Eger (ČR).

Die Tschechische Republik hat ihre Verpflichtungen aus dieser Vereinbarung eingehalten und die Strecke Pilsen-Eger modernisiert und ausgebaut. Die Strecke Eger–Grenze Tschechische Republik/Bundesrepublik Deutschland ist im Umbau (Stand 2015)

Auf deutscher Seite wurden bisher keine entsprechenden Maßnahmen ergriffen, obwohl die Strecke Nürnberg-Prag im geltenden Bundesverkehrswegeplan 2003 als grenzüberschreitende Schienenverbindung zum Ausbau im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten ist.

Vielmehr bietet die DB AG zum Fahrplanwechsel seit Dezember 2006 auf der Schiene keinen grenzüberschreitenden Fernreiseverkehr von Bayern in die Tschechische Republik mehr an.

Der Ausbau dieser grenzüberschreitenden Schienenverbindung und die Wiedereinrichtung einer Fernverbindung nach Prag sind auch im Hinblick auf den europäischen Einigungsprozess unabdingbar.

Zusammenfassung

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale dienen folgenden raumordnerischen und verkehrspolitischen Zielen:

Entwurf

- **Nachhaltige Verbesserung der überregionalen Verkehrserschließung und der großräumigen Verkehrsinfrastruktur im Europäischen Mobilitätsnetzwerk (Kernnetz)**
- **Sicherung und Verbesserung der Mobilität und Erreichbarkeit zwischen Metropolregionen und ländlichen Räumen ebenso, wie zwischen prosperierenden und strukturschwachen Regionen**
- **Stärkung der Gateway-Funktion der Metropolregion Nürnberg**
- **Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und bessere Auslastung der bereits bestehenden Güterverkehrszentren und Verladestationen, insbesondere im grenzüberschreitenden Güterverkehr**

Entlang der Franken-Sachsen-Magistrale reihen sich bevölkerungs- und wirtschaftsstarke Räume. Der Ausbau dieser Schienenverbindung ist für deren verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung von zentraler Bedeutung und damit aus Sicht von Regional- und Wirtschaftspolitik unbedingt notwendig!

Weitere Untersuchungen und Vorplanungen zur Elektrifizierung von Teilstrecken, wie z. B. Hof-Marktredwitz, dürfen nicht dazu führen, dass die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus der verbleibenden Reststrecken im schwieriger darstellbar wird (Nutzen-Kosten-Verhältnis). Die Franken-Sachsen-Magistrale muss in ihrer Gesamtheit betrachtet und bewertet werden!

Insbesondere in Zusammenhang mit dem dringend notwendigen und von der Europäischen Union angestoßenen weiteren Ausbau der europäischen Verkehrsnetze muss sich die Aufnahme und Einstufung der Franken-Sachsen-Magistrale in den BVWP 2015 an den Zielen einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik orientieren.

Die Regionen Chemnitz, Oberfranken-Ost und Nürnberg fordern deshalb die Aufnahme der Schienenverbindung Nürnberg-Marktredwitz-Hof-Chemnitz/Leipzig-Dresden in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2015!

Rolf Keil
Landrat
Verbandsvorsitzender
Region Chemnitz

Dr. Harald Fichtner
Oberbürgermeister
Verbandsvorsitzender
Region Oberfranken-Ost

Matthias Thürauf
Oberbürgermeister
Verbandsvorsitzender
Region Nürnberg