

Oberfranken braucht Anschluss an das Schienennetz

Forderungen zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans



ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt

- Fertigstellung der ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt
- ICE-Systemhalt in Bamberg und Coburg
- Ausbau der S-Bahn-Verbindung von Nürnberg bis Forchheim und Bamberg
- Die ICE-Neubaustrecke Ebensfeld (Landkreis Lichtenfels) – Erfurt ist im Bau und soll bis 2017 fertiggestellt sein. Die ICE-Ausbaustrecke Nürnberg/Fürth-Ebensfeld ist in Planung und zum Teil in Bau und soll bis 2022 sukzessive fertiggestellt werden. Letzter Bauabschnitt soll die Bahnanbindung der Stadt Bamberg sein, für die derzeit verschiedene Varianten geprüft werden.
- Von zentraler Bedeutung ist die Schaffung von ICE-Systemhalten in Bamberg und Coburg sowie die optimale Anbindung aller Teilregionen an diese Haltepunkte durch optimale Taktung der Anschlusszüge.
- Vom Ausbau der ICE-Trasse abhängig ist auch die Realisierung einer S-Bahn-Verbindung von Nürnberg nach Forchheim, im Weiteren fortgeführt bis Bamberg und Lichtenfels. Erforderlich ist dabei insbesondere ein neuer Halt Forchheim-Nord.

„Franken-Sachsen-Magistrale“

- Ausbau und Elektrifizierung der „Franken-Sachsen-Magistrale“
- Streckenabschnitte Nürnberg-Marktredwitz-Hof(-Dresden)/-Cheb(-Prag)
- Anbindung der Stadt Bayreuth (Bayreuth-Schnabelwaid)
- Oberfranken ist eine „Dieselinsel“. Elektrifizierte Strecken kommen aus Sachsen bis in den Bahnhof Hof sowie aus Tschechien bis kurz vor die Deutsch-Tschechische Grenze. Eine elektrifizierte Weiterführung des Verkehrs ist derzeit weder Richtung Nürnberg noch Richtung Regensburg möglich.
- Um am internationalen Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr teilhaben zu können, muss die „Franken-Sachsen-Magistrale“ Nürnberg-Marktredwitz und in der Weiterführung sowohl über Hof nach Dresden, als auch über Cheb nach Prag, ausgebaut und elektrifiziert werden. Die bestehende Elektrifizierungslücke muss geschlossen werden, um gebrochene Verkehre durch Lokwechsel von Elektrolok auf Diesellok zu vermeiden.
- In diesem Zusammenhang muss auch die elektrifizierte Anbindung der Stadt Bayreuth an den Schienenverkehr, durch einen zweigleisigen Ausbau der Strecke Bayreuth-Schnabelwaid, umgesetzt werden.

Lückenschluss „Nord-Süd-Korridor Ost“

- Schaffung Lückenschluss von Nordhäfen bis Regensburg
- Ausbau und Elektrifizierung der Verbindung Hof-Regensburg
- Eine elektrifizierte Weiterführung des aus Norden (Sachsen/Tschechien) kommenden Verkehrs ist derzeit auch Richtung Regensburg nicht möglich. Die Deutsche Bahn AG

plant dazu jedoch die Schaffung eines „Nord-Süd-Korridors Ost“ von den Nordseehäfen über Stendal, Leipzig und Hof nach Regensburg. Die Verbindung Hof-Regensburg stellt somit einen Lückenschluss dar, um eine durchgehend zweigleisige und elektrifizierte Strecke von den Nordhäfen bis Regensburg zu schaffen (siehe Karte auf der Rückseite).

- Ausbau und Elektrifizierung des Streckenabschnitts Hof-Marktredwitz(-Cheb) haben einen doppelten Nutzen, da sie auch essentielle Teile der Franken-Sachsen-Magistrale (Nürnberg-Dresden) sind.

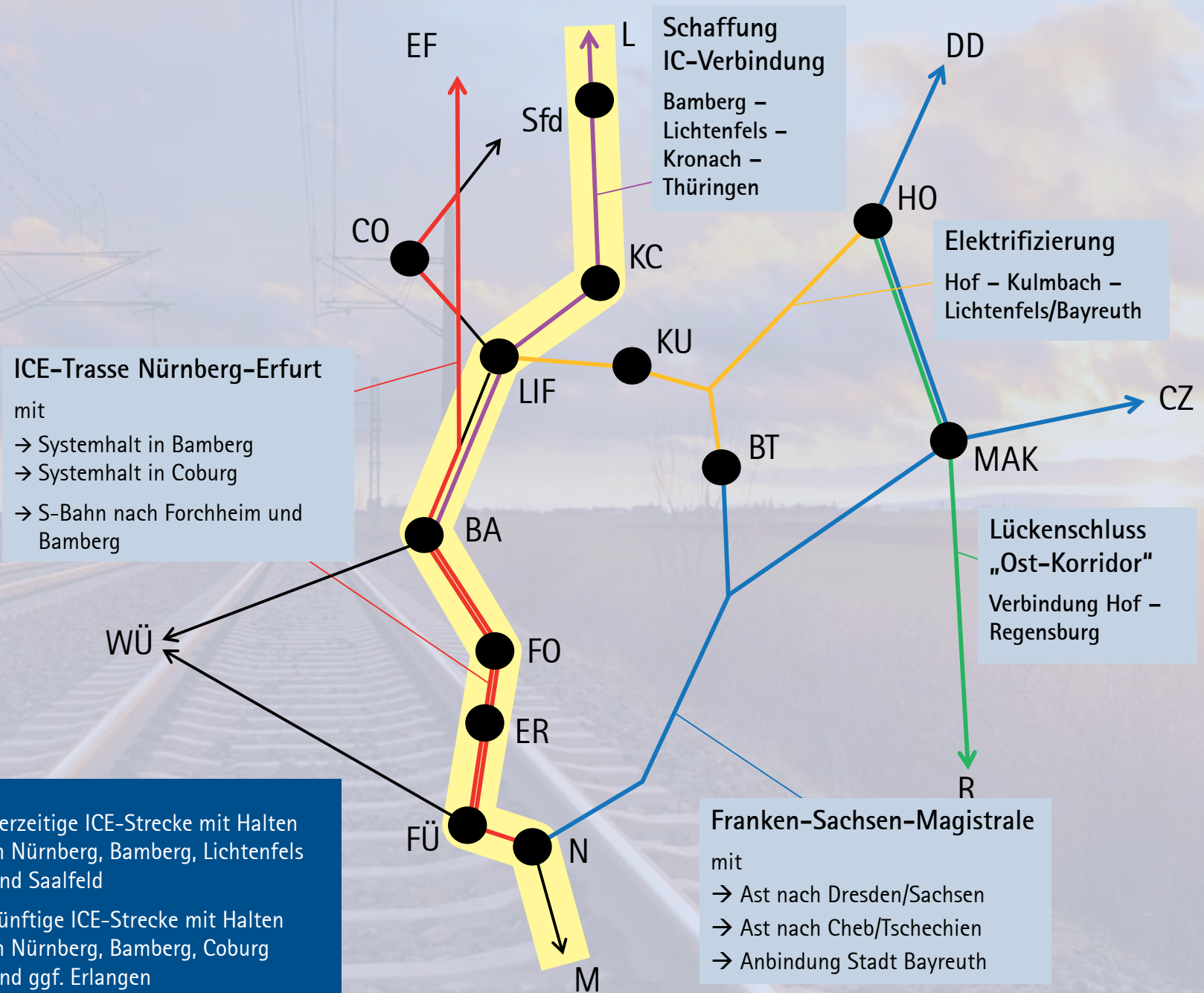
IC-Verbindung auf „Saalebahn“

- Schaffung einer IC-Verbindung Bamberg-Lichtenfels-Kronach-Thüringen ab 2017
- Ziel: Halte in Lichtenfels und Kronach
- Mit der Fertigstellung des Neubauteils der ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt im Jahr 2017 wird die derzeitige ICE-Verbindung von München nach Berlin, mit Halten in Lichtenfels und Saalfeld, entfallen. Teilregionen in Oberfranken und Südthüringen werden zum Teil deutlich schlechter an den Schienenfernverkehr angebunden sein.
- Die Deutsche Bahn AG hat angekündigt, ab 2023 eine Intercity-Verbindung (IC) auf der Strecke Bamberg – Jena einrichten zu wollen. Das ist ein wichtiger Schritt, jedoch muss diese IC-Verbindung deutlich früher realisiert werden, zumal mit dem Wegfall der bestehenden ICE-Verbindungen 2017/2018 Fahrlagen frei werden. IC-Halte sollte es in Lichtenfels und Kronach geben.
- Gerade für die Landkreise Lichtenfels, Kronach und Kulmbach ist eine leistungsfähige und qualitativ wertige Anbindung an das überregionale Schienennetz von zentraler Bedeutung. Die Schaffung einer IC-Verbindung ab 2017 durch das Saaletal wäre dazu ein wichtiger Baustein.

Lückenschluss Ost-West-Verbindung

- Ausbau und Elektrifizierung der Ost-West-Verbindungen
- Streckenabschnitte Hof-Neuenmarkt/Wirsberg-Hochstadt/-Bayreuth
- Werden die Nord-Süd-Schienenmagistralen ausgebaut, ist auch eine Optimierung der Ost-West-Verbindung erforderlich, um eine optimale Anbindung aller Teilregionen an den Schienenfernverkehr zu erreichen. Von Bedeutung ist das sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr, für den Verbindungen geschaffen, ausgebaut und optimal getaktet werden müssen.
- Neben der Franken-Sachsen-Magistrale als Ost-West-Verbindung zwischen Sachsen, Tschechien und Nürnberg (GVZ) muss auch die Elektrifizierungslücke zwischen Hof, Lichtenfels und Bayreuth geschlossen werden. Dazu muss das Streckennetz von Hof nach Neuenmarkt-Wirsberg und weiter über die „Schlömener Kurve“ nach Bayreuth (und Schnabelwaid) sowie nach Kulmbach und Hochstadt/Marktzeuln ausgebaut und elektrifiziert werden.

Ziele



ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt
 mit
 → Systemhalt in Bamberg
 → Systemhalt in Coburg
 → S-Bahn nach Forchheim und Bamberg

Schaffung IC-Verbindung
 Bamberg – Lichtenfels – Kronach – Thüringen

Elektrifizierung
 Hof – Kulmbach – Lichtenfels/Bayreuth

Lückenschluss „Ost-Korridor“
 Verbindung Hof – Regensburg

Franken-Sachsen-Magistrale
 mit
 → Ast nach Dresden/Sachsen
 → Ast nach Cheb/Tschechien
 → Anbindung Stadt Bayreuth

- derzeitige ICE-Strecke mit Halten in Nürnberg, Bamberg, Lichtenfels und Saalfeld
- künftige ICE-Strecke mit Halten in Nürnberg, Bamberg, Coburg und ggf. Erlangen

Güterverkehr: Verbindung zu den Seehäfen

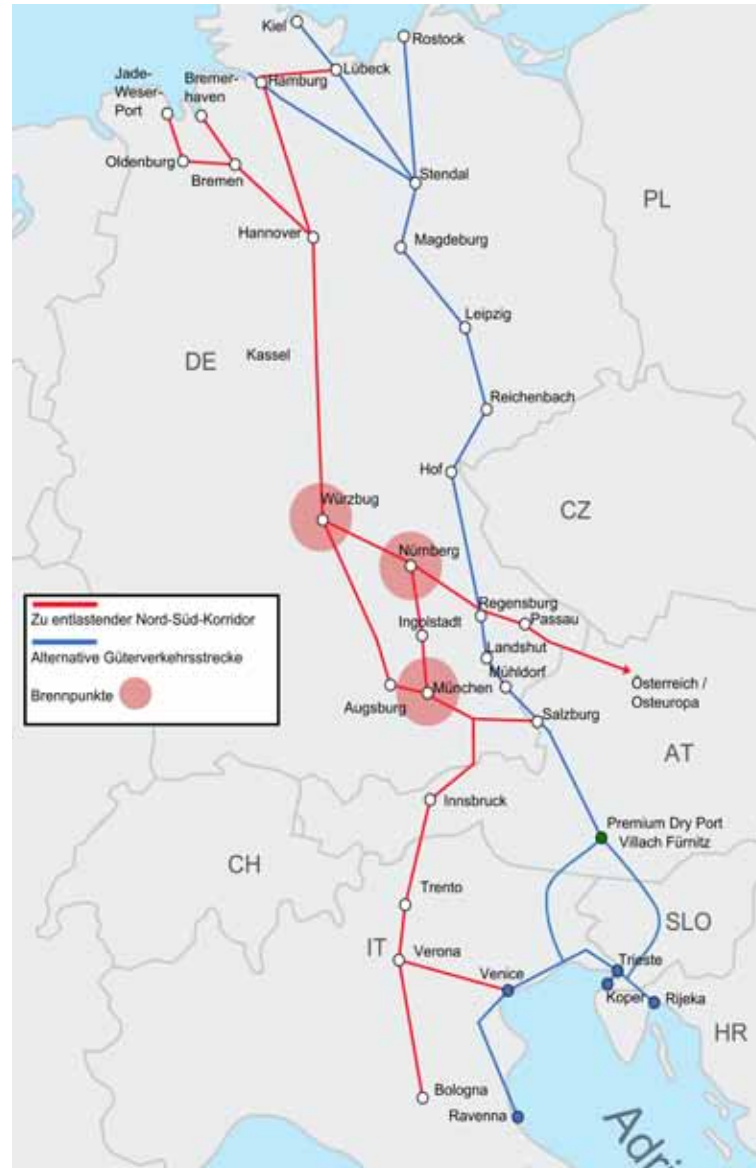
- Rasant steigende Nutzung von Containern führt zu starkem Wachstum der Seehäfen
 - Notwendigkeit der Arbeitsteilung zwischen Seehäfen und Terminals für den kombinierten Verkehr im Hinterland
 - Überlastung auf Schienenkorridoren und Knoten (Hamburg, Bremen, Würzburg, Nürnberg, München)
- Ausbau des Ausweich-Korridors Ost von den Nordseehäfen über Stendal - Leipzig - Hof nach Regensburg
- Verbindung der Südhäfen zu Bayern

Personenverkehr: Wettbewerbsfähig bleiben

- Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu Straße und Flugzeug auf Mittelstrecken (bis 4 Std.)
- Anbindung zu nationalen und internationalen Metropolen und Wirtschaftsräumen essentiell für regionale Entwicklung
- Zugang zum „System Schiene“ durch P&R, Anbindung an ÖPNV, Taktung
- ÖPNV: Steigender Mobilitätsbedarf zur Sicherung von Bedürfnissen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Unterhaltung)

Zur Verkürzung der Reisezeiten bedarf es

- besserer Anbindung Oberfrankens an das europäische Verkehrsnetz TEN-V
- Beseitigung von Engpässen und Elektrifizierungslücken im bestehenden Streckennetz
- Abgestimmte Taktung der Anschlussverbindungen



Quelle: Darstellung BIHK auf Basis von Fischer (2009).

Heribert Trunk Präsident der IHK für Oberfranken Bayreuth



Oberfranken hat über viele Jahrzehnte unter der Teilung Deutschlands und Europas gelitten. Die Politik ist in der Pflicht, nun

endlich dafür zu sorgen, dass unsere Region optimal an das Schienenfernverkehrsnetz angebunden wird. Wir werden uns dafür in unseren Gesprächen mit der Politik mit Hochdruck einsetzen!

Thomas Zimmer Präsident der HWK für Oberfranken



Die Wirtschaft braucht ein effizientes und vernetztes Transportsystem. Oberfranken muss dazu besonders auch im Bereich

der Schiene einen optimalen und leistungsfähigen Anschluss an die zentralen Verkehrsachsen erhalten. Die Schieneninfrastruktur muss den Anforderungen der Zukunft gerecht werden und Lücken müssen geschlossen werden. Dafür setzen wir uns ein.