

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/1195 –**

### **Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale, insbesondere durchgehende Elektrifizierung der Strecke**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Franken-Sachsen-Magistrale verbindet die Wirtschaftsregionen in Bayern und Sachsen um die Städte Nürnberg, Bayreuth, Hof/Saale und Chemnitz, Leipzig, Dresden. Dieser Eisenbahnverbindung kommt eine wichtige Rolle für Wirtschaftsregionen zu. Der weitere Streckenausbau, die zügige Fertigstellung der Sanierungsmaßnahmen und die durchgehende Elektrifizierung der Strecke müssen dringend realisiert werden, um eine leistungsfähige Schienenverbindung für den Personen- und Güterverkehr zu entwickeln.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Rolle der Franken-Sachsen-Magistrale für die europäischen Wirtschaftsregionen um Nürnberg, Bayreuth, Hof/Saale und Leipzig, Chemnitz, Dresden, und welche Bedeutung misst sie dem zügigen Ausbau der Strecke bei?

Für die Bundesregierung ist der Ausbau der sog. Franken-Sachsen-Magistrale von großer Bedeutung für die Entwicklung der Wirtschaftsregionen in den Freistaaten Bayern und Sachsen sowie für die an der Magistrale liegenden Städte Nürnberg, Hof, Zwickau, Chemnitz, Leipzig und Dresden. Die Bedeutung kommt darin zum Ausdruck, dass der Ausbau dieser Magistrale dem Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 und des neuen Bedarfsplans Schiene zugeordnet wurde.

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass der Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale zwar als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan aufgeführt wird, nicht jedoch Bestandteil der zwischen der ehemaligen Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG vereinbarten sog. 66er Liste der zu realisierenden Schienenverkehrsvorhaben ist?

Im Zuge der durchgeführten Priorisierung der Investitionen in die Schienenwege des Bundes wurde von der Bundesregierung der Ausbau der sog. Franken-Sachsen-Magistrale im Mittelfristplan der sog. 66er-Liste berücksichtigt, und zwar als Ausbaustrecke Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden.

3. Wie ist der Stand der Planungen zum weiteren Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale, insbesondere im Hinblick auf die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Nürnberg–Hof–Reichenbach/Vogtland?
4. Wann ist mit dem vollständigen Ausbau, insbesondere der durchgehenden Elektrifizierung der Strecke zu rechnen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale wird in den nächsten Jahren abschnittsweise fortgesetzt. Die Bundesregierung wird im Rahmen der zur Verfügung stehenden Bundesmittel die Möglichkeit der Aufnahme der Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Marktrechwitz–Reichenbach (Vogtland)/Grenze Deutschland/Tschechien (–Prag) in die Investitionsplanung prüfen.

5. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung für die Planung und Investition aus?

Die Bundesregierung geht für die Planung und den Bau der Ausbaustrecke von Investitionen in Höhe von rund 1,7 Mrd. Euro aus. Für die Elektrifizierung werden die Kosten auf rund 470 Mio. Euro geschätzt.

6. Wurden bereits konkrete Finanzierungsvereinbarungen zum Ausbau der Strecke, insbesondere zur durchgehenden Elektrifizierung der Strecke geschlossen?

Wenn nein, wann ist mit dem Abschluss derartiger Vereinbarungen zu rechnen?

Zur Elektrifizierung wird nach erfolgter Entscheidung zur möglichen Einordnung des Vorhabens ABS Nürnberg–Marktrechwitz–Reichenbach/Grenze Deutschland/Tschechien (–Prag) die Investitionsplanung im Rahmen der ab 2010 zur Verfügung stehenden Bundesmittel der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung geplant.

7. Welche täglichen Reiseverbindungen bestehen heute auf der Franken-Sachsen-Magistrale und welche Reisezeiten werden dabei realisiert?

Ist der Bundesregierung die Tatsache bekannt, dass die Reisezeiten auf dieser Verbindung bereits in den 1920er Jahren des vergangenen Jahrhunderts deutlich kürzer waren als heute?

Heute verkehren lokbespannte IC-Züge im 4-Stunden-Takt mit einer Fahrzeit von knapp 5 Stunden zwischen Nürnberg und Dresden. Im 2-Stunden-Takt besteht darüber hinaus eine Interregio-Express-Verbindung mit Umsteigen in Hof bei gleicher Fahrzeit. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 sollen gemäß Pressemitteilungen der Deutschen Bahn AG Neigetechnikfahrzeuge der Baureihe 612 im 2-Stunden-Takt zum Einsatz kommen, die eine Fahrzeit von 4 Stunden und 20 Minuten zwischen Nürnberg und Dresden benötigen werden.

Die Angaben zu den Fahrzeiten aus den 20er Jahren sind mangels einschlägiger Unterlagen nicht nachvollziehbar. Im Sommerfahrplan 1939 betrug die Fahrzeit des schnellsten Zuges (D-Zug) von Nürnberg nach Dresden 6 Stunden und 32 Minuten.

8. Welche Reisezeiten werden sich nach dem vollständigen Ausbau der Strecke, insbesondere der durchgehenden Elektrifizierung realisieren lassen?

Nach dem vollständigen Ausbau der Strecke Nürnberg–Dresden einschließlich Elektrifizierung werden die Fahrzeiten rund 4 Stunden betragen, wobei bei entsprechend weniger Halten eine weitere Reduzierung der Fahrzeiten erreicht werden kann.

9. Welche Eisenbahnverkehrsunternehmen bieten Reiseverbindungen auf dieser Strecke im Personenverkehr an?

Welche Unternehmen nutzen diese Strecke für den Schienengüterverkehr?

Hierbei handelt es sich um Sachverhalte, die ausschließlich in der unternehmerischen Verantwortung der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen. Die Fragen sind folglich an die Unternehmen zu richten.

10. Welche Mittel wurden bereits zum Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale investiert?

Hat die Deutsche Bahn AG Eigenmittel zum Ausbau der Strecke investiert, und wenn ja, in welcher Höhe?

Bis zum Jahresende 2005 wurden für die Planung und den Bau der so genannten Franken-Sachsen-Magistrale Mittel in Höhe von insgesamt 933 Mio. Euro verausgabt. Belastbare Angaben zum Anteil der Eigenmittel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen am Ausbau dieser Strecke liegen der Bundesregierung nicht vor.

11. Wie bewertet die Bundesregierung Pressemeldungen (u. a. Chemnitzer Morgenpost vom 23. März 2006) nach denen die Deutsche Bahn AG eine durchgehende Elektrifizierung der Strecke, insbesondere im Abschnitt Reichenbach–Nürnberg in absehbarer Zeit nicht für möglich hält?

Auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 wird verwiesen.

