Ein Projekt des Landesverbandes Elbe-Saale

Fernverkehrskonzept für Mitteldeutschland

Fahrplankonzept zur Gestaltung des Fernverkehrs in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen

Foto:Ralf Kuke

VCD Verkehrsclub Deutschland

Danksagung

Das vorliegende Fernverkehrskonzept für Mitteldeutschland ist in ehrenamtlicher Arbeit von Verkehrsexperten sowie engagierten VCD-Mitgliedern aus ganz Mitteldeutschland entstanden. Sowohl Vielfahrer als auch Gelegenheitsnutzer haben daran mitgewirkt. Alle Beteiligten zeigen mit Ihrem Engagement ein großes Interesse, dass mit Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur Sorge dafür getragen wird, dass Großstädte wie auch Mittelstädte in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen adäquat an das Fernverkehrsnetz angeschlossen werden.

Wertvolle Unterstützung erhielt der VCD durch Dirk Bräuer vom Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung (iRFP) Dresden/Leipzig. Durch den fundierten Input des iRFP kann der VCD ein fachlich sauber durchgerechnetes Fahrplankonzept vorlegen, welches eine solide Basis für den konstruktiven Dialog mit der Deutschen Bahn AG als Betreiber und dem Bund als Eigentümer liefert.

Allen, die am Zustandekommen dieses Fernverkehrskonzeptes beteiligt waren, sei es durch fachliche Ratschläge, konstruktive Kritik, Recherche, Erstellung von Foto- und Kartenmaterial, redaktionelle Mitarbeit oder die Vorbereitung und Durchführung der Öffentlichkeitsarbeit, gebührt deshalb mein ausgesprochener Dank!

Jan Krehl, Vorsitzender
VCD- Landesverband Elbe-Saale

Leipzig, im Juni 2012

Inhaltsverzeichnis

1 Anlass zur Erarbeitung und räumliche Einordnung des VCD-Fernverkehrskonzeptes 2017+ 4

1.1 Ausgangssituation 4

1.2 Untersuchungsraum und Vorgehensweise 4

1.3 Kurzbeschreibung der Neubaustrecke 4

2 Verkehrspolitische Grundsätze für das VCD-Fernverkehrskonzept 6

2.1 Fernverkehrsplanung darf nicht vom Rückzug geprägt sein 6

2.2 Keine Visionen – sondern den Realitäten angepasst 6

2.3 Über Vorschläge kann man diskutieren – ohne Vorschläge nur streiten 7

2.4 Einfach von der Bahn zu kommunizieren – einfach für die Kunden zu verstehen 7

2.5 Deutschlandtakt auch in Mitteldeutschland 8

2.6 Weiterer Ausbau des Streckennetzes – Verzicht auf weitere Prestigeobjekte 8

2.7 Transparent sein 9

2.8 Auf lokaler und Landesebene Engagement zeigen 10

3 Wirtschaftliche Grundsätze für das VCD-Fernverkehrskonzept 11

3.1 Fachlich sauber gerechnet – wirtschaftlich tragfähig 11

3.2 Wirtschaftlichkeit offen legen 11

3.3 Sich nicht aus der Verantwortung zurückziehen 12

3.4 Anforderungen an die Finanzierung des Fernverkehrs 12

4 Verkehrsplanerische Grundsätze für das VCD-Fernverkehrskonzept 13

4.1 Wichtige Zentren an den Fernverkehr anbinden 13

4.2 Viele Direktverbindungen im Zwei-Stundentakt – mit Umsteigen auch jede Stunde 13

4.3 Sauberer Stundentakt auf den wichtigen Relationen 13

4.4 Bahnsteiggleiche Anschlüsse gewähren 13

4.5 Bequeme Fahrzeuge bereitstellen 14

5 Bewertung der bisherigen Fahrplanung 15

5.1 Bewertung des Fernzugangebotes im Fahrplanjahr 2012 15

5.2 Was möglicherweise droht 16

5.3 Bewertung der Pläne durch den VCD 17

6 Liniennetz- und Fahrplankonzept des VCD 18

7 Herleitung und Beschreibung des Zielszenarios 20

7.1 Fernverkehrslinie Berlin – Erfurt – Nürnberg (– München) 20
7.2 Fernverkehrslinien Frankfurt a. M. – Erfurt – Leipzig – Dresden/Berlin 22
7.3 Fernverkehrslinie Hannover – Leipzig – Dresden 23
7.4 Fernverkehrslinie Berlin – Dresden – Prag 23
7.5 Fernverkehrslinie Berlin – Chemnitz 24
7.6 Fernverkehrslinie Leipzig – Jena – Nürnberg 25
7.7 Fern- und Regionalverkehrslinien Nürnberg – Dresden 26
7.8 Fernverkehrslinie München – Hof – Leipzig 27
7.9 Fernverkehrslinie Ruhrgebiet – Kassel – Erfurt – Weimar 29
7.10 Fernverkehrslinie (Frankfurt a. M. –) Kassel – Halle – Dessau – Berlin 30
7.11 Fernverkehrslinie Magdeburg – Berlin 31
7.12 Fernverkehrslinie (Amsterdam –) Hannover – Stendal – Berlin 31
7.13 Fern- und Regionalverkehr Magdeburg – Stendal – Hamburg/Schwerin 31
7.14 Regionalverkehrslinie Leipzig – Dresden 32
7.15 Ergänzender Regionalverkehr Berlin – Dresden 32
7.16 Regionalverkehrslinien Jena/Erfurt – Halle/Leipzig 33
7.17 Regionalverkehrslinie Naumburg – Saalfeld 34
7.18 Regionalverkehrslinie Nürnberg – Jena 34
7.19 Regionalverkehrslinie Göttingen – Erfurt – Gera – Chemnitz/Altenburg 34
7.20 Regionalverkehrslinie Weimar – Gera 36
7.21 Regionalverkehr um Gera 37
7.22 Regionalverkehrslinie Leipzig – Chemnitz 38
7.23 Regionalverkehr um Coburg 39
7.24 Anmerkungen zum City-Tunnel Leipzig 39

8 Kontakt zum VCD 41

8.1 Der VCD, Landesverband Elbe-Saale 41
8.2 Ansprechpartner 41

1 Anlass zur Erarbeitung und räumliche Einordnung des VCD-Fernverkehrskonzeptes 2017+

1.1 Ausgangssituation

Die Neubaustrecke Leipzig – Erfurt – Ebensfeld ist Teil der Schnellverbindung von Berlin über Halle, Leipzig und Erfurt nach Nürnberg und damit des Verkehrsprojekts Nr. 8 der *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit* (VDE). Ausgangssituation des VCD-Fernverkehrskonzeptes ist die mittelfristig bevorstehende Inbetriebnahme dieser Neubaustrecke, wodurch abzusehen ist, dass sich die Verkehrsströme im Schienenpersonenverkehr vor allem in den Bundesländern Sachsen und Thüringen stark ändern.

Zu diesem Zwecke wurde auf Basis der beim Dresdner Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung (iRFP) vorhanden Infrastruktur- und Fahrzeugdaten sowie unter Beachtung bereits bestehender Konzeptionen ein Fahrplankonzept für alle Fernverkehrslinien und ausgewählte Regionalverkehrslinien im nachfolgend genannten Untersuchungsraum hergeleitet.

1.2 Untersuchungsraum und Vorgehensweise

Betrachtet wurden alle vertakteten Linien des Schienenpersonenverkehrs.

Der eigentliche Untersuchungsraum ist begrenzt durch (in etwa) Eisenach im Westen, Dresden im Osten, Berlin im Norden und Nürnberg im Süden. Innerhalb des Untersuchungsraums wurden die betrachteten Züge konkret im *Fahrplanbearbeitungssystem FBS* berechnet und abgebildet.

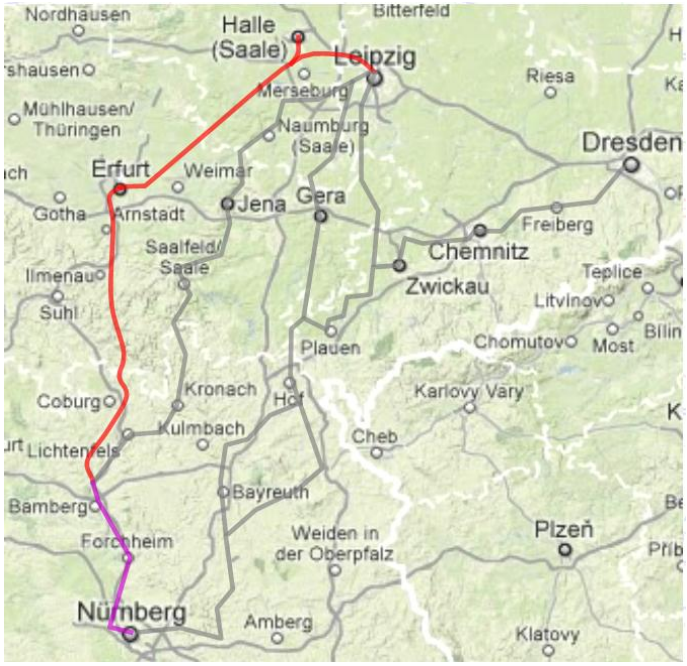
Im Ergebnis der Studie entstand für den Untersuchungsraum eine Linientaktkarte (Taktfahrplandarstellung mit Linienführung und Ankunfts- und Abfahrtszeiten an Knotenbahnhöfen), welche alle untersuchten Linien für eine *Mustertaktperiode* enthält. Die Fahrplankonstruktion *im Mustertakt* bedeutet, dass sie keine Aussage über Betriebszeit (erste und letzte Stunde) und Verkehrstage enthält.

1.3 Kurzbeschreibung der Neubaustrecke

Die Neubaustrecke (NBS) zweigt an der Abzweigstelle Ebensfeld (bei Bad Staffelstein in Franken) von der bestehenden Eisenbahnstrecke Nürnberg – Lichtenfels ab und führt über Erfurt nach Leipzig. Ein Abzweig bei Merseburg verbindet sie zusätzlich mit Halle (Saale). Die südliche Verlängerung von Ebensfeld nach Nürnberg ist nicht Bestandteil der eigentlichen Neubaustrecke.

Sie ist als durchgehend zweigleisige, elektrifizierte Strecke derzeit in Bau; die Inbetriebnahme wird zurzeit für 2017 angekündigt. Die Strecke stellt sowohl topografisch als auch technisch hohe Anforderungen. Sie soll baulich für 300 km/h ausgelegt werden, wird aber voraussichtlich nur mit 250 km/h betrieben. Nach Inbetriebnahme wird es sich um die

kürzeste Verbindung von Leipzig und Halle nach Nürnberg handeln (Nürnberg – Halle 281 km, Nürnberg – Leipzig 310 km gegenüber 314 bzw. 322 km über die Saalbahn).



Verlauf der Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt – Leipzig/Halle (rot) und deren südlicher Anschlussstrecke Nürnberg – Bamberg – Ebensfeld (violett)

Die Neubaustrecke wird Zugangsstellen nur in Leipzig und Erfurt besitzen und über Verbindungskurven indirekt auch mit Halle (Saale) und Coburg verbunden sein. Sie wird damit primär für den Schienenpersonenfernverkehr ausgelegt, ermöglicht jedoch auch Güterverkehr. Der ursprünglich ebenfalls vorgesehene Regionalverkehr wurde nach Ansicht des Gutachters zwischenzeitlich aufgegeben. Für die Anbindung Coburgs sind bisher jedoch noch zwei Verbindungen zu Bestandsstrecken im Projekt; diese erlauben sowohl ein kurzzeitiges Verlassen der NBS für einen Fernverkehrshalt in Coburg als auch ein Umgehen des südlichen Teils der NBS durch Verkehren über Coburg – Lichtenfels.

Die Neubaustrecke wird über den Thüringer Wald hinweg führen; die Scheitelhöhe bei Masserberg beträgt ca. 600 m. Die Überwindung dieses Mittelgebirges erfolgt zwar größtenteils mit Kunstbauwerken, dennoch bringen diese Tunnel und Brücken weiterhin deutliche Steigungs- und Gefälleabschnitte mit sich. Es sind hierbei Steigungen von bis zu 20 ‰ projektiert, die sowohl für den Personen- aber insbesondere auch für den Güterverkehr entsprechende Leistungen erfordern, um akzeptable Reisezeiten zu erreichen.

2 Verkehrspolitische Grundsätze für das VCD-Fernverkehrskonzept

2.1 Fernverkehrsplanung darf nicht vom Rückzug geprägt sein

Die Erreichbarkeit der mitteldeutschen Städte im Fernverkehr hat sich nach Einschätzung von unabhängigen Fernverkehrsexperten in den letzten Jahren rapide verschlechtert. Seit geraumer Zeit sind Oberzentren wie Chemnitz komplett vom Fernverkehr der Bahn abgehängt. Mittlerweile wird sogar darüber gesprochen, die Deutsche Bahn plane, den bisher nur mit Nahverkehrsfahrzeugen betriebenen Sachsen-Franken-Express von Dresden nach Nürnberg komplett einzustellen. Zwar investiert der Bund derzeit sehr viel Geld in die Eisenbahnknoten Erfurt, Magdeburg, Halle, Chemnitz, Leipzig und Dresden, jedoch steht nach wie vor zu befürchten, dass mit der vollständigen Inbetriebnahme der Neubaustrecke Leipzig/Halle – Erfurt – Nürnberg, die für 2017 vorgesehen ist, weitere Städte in Mitteldeutschland vom Fernverkehr abgeschnitten werden. Nach Planungen der Deutschen Bahn werden dann Züge von Berlin nach München nur noch mit wenigen Halten in Mitteldeutschland durchfahren.

Der schnellere Weg von Berlin nach München geht ab 2017 über Halle statt über Leipzig. Wie Halle und Leipzig konkret von der Neubaustrecke profitieren sollen und ob beide Städte am Ende gegeneinander ausgespielt werden, ist derzeit offen. Ob künftig der ICE-Verkehr ab Leipzig nach Hamburg, München und Frankfurt weiterhin jede Stunde umsteigefrei erfolgt, ist derzeit ebenfalls unklar.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale fordert die Deutsche Bahn AG nachdrücklich auf, die konkreten Pläne für die Einschränkungen im Fernverkehrsnetz in Mitteldeutschland zu veröffentlichen. Die bisher bekannten Verlautbarungen des Konzerns lassen eine Strategie vermuten, die einen weiteren Rückzug auf Raten aus Mitteldeutschland bedeutet. Es besteht die Gefahr, dass einmal eingeführte Einschränkungen nicht wieder zurückgenommen werden.

Ein besonderes Merkmal des vorliegenden VCD-Fernverkehrskonzepts ist, dass es unter Einbezug der Neubaustrecke gelungen ist, auch die Mittelstädte weiter an den Fernverkehr anzubinden und damit den gesamten mitteldeutschen Raum zu stärken.

2.2 Keine Visionen – sondern den Realitäten angepasst

Der VCD war nie Befürworter des Baus der Neubaustrecke Leipzig/Halle – Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg) in dieser Form. Allerdings stellt sich der VCD den Tatsachen einer gebauten Strecke und legt hiermit einen konstruktiven Vorschlag zu deren sinnvollen Nutzung vor.

Fernzüge durch den City-Tunnel Leipzig weist das VCD-Fernverkehrskonzept nicht auf. Fernzüge durch den City-Tunnel können nicht sinnvoll in ein System eingebunden werden, welches an Knotenbahnhöfen Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien gewähren will. Dazu sind die Wege in Leipzig zu weit und wartende Züge im Tunnel würden den S-Bahn-Verkehr stören. (s. a. *Anmerkungen zum City-Tunnel Leipzig*, S. 39)

2.3 Über Vorschläge kann man diskutieren – ohne Vorschläge nur streiten

Um die Deutsche Bahn AG und den Bund als Eigentümer zu einer Diskussion über die zukünftige Anbindung Mitteldeutschlands an den Fernverkehr zu bewegen, hat der Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Elbe-Saale (VCD) dieses Fernverkehrskonzept erarbeitet. Der VCD will vor allem sinnvolle Lösungsmöglichkeiten in die Diskussion einbringen, um Aufklärungsarbeit zu leisten und das Machbare aufzuzeigen.

2.4 Einfach von der Bahn zu kommunizieren – einfach für die Kunden zu verstehen

Ziel des VCD ist es, ein für die Kunden einfaches und transparentes System zu schaffen. Durch die Einbindung in einen Taktfahrplan wird Fahren mit der für heutige Nutzer und künftige Bahnkunden Bahn einfacher, übersichtlicher und unkomplizierter.

2.5 Deutschlandtakt auch in Mitteldeutschland

Der VCD macht sich seit langem neben vielen anderen Akteuren für den „Deutschlandtakt“ stark, bei dem v. a. die Anforderungen an den Fernverkehr konsequent berücksichtigt werden. Solch einen Taktfahrplan mit vielen „Rundumanschlüssen“ aufzubauen bedarf einiger Jahre, da teilweise langsame Eisenbahnstrecken ausgebaut werden müssen oder Weichenverbindungen, Sicherungstechnik und Bahnsteige in den Bahnhöfen verändert werden müssen. Dass ein solches Vorgehen sehr viel Weitsicht bedarf, zeigt ein Blick in die Schweiz: Dort werden heute schon die Fahrpläne besprochen, die in zehn oder 15 Jahren gelten sollen, damit rechtzeitig die oben beschriebenen Baumaßnahmen durchgeführt werden können.

Allerdings bedeutet der Deutschlandtakt eben nicht, dass die meisten Ziele jederzeit umsteigefrei erreicht werden können. Ein Geflecht von vielen Direktverbindungen „von überall nach überall“ sorgt nämlich für Unübersichtlichkeit des Angebotes. Vielmehr muss das Umsteigen so einfach und sicher wie möglich gemacht werden. Bahnsteiggleiche Anschlüsse innerhalb von fünf Minuten, Warten auf verspätete Züge sowie umfangreiche Garantieleistungen, falls es doch mal nicht klappt, sind nur einige der wesentlichen Elemente.

Natürlich wird beim Deutschlandtakt darauf geachtet, dass die Mehrzahl der Reisenden nicht umsteigen muss, da er sich an den wichtigen Verkehrsströmen ausrichtet. Im Endeffekt gilt die Devise: „Mehr Fahrverbindungen mit meistens kürzerer Gesamtreisezeit bei gleichem oder nur wenig höherem Fahrzeugbedarf“.

2.6 Weiterer Ausbau des Streckennetzes – Verzicht auf weitere Prestigeobjekte

Aufgrund der fehlenden konsequenten Abstimmungen für ein vernetztes Miteinander zwischen Nahverkehr und Fernverkehr sowie der einseitigen Ausrichtung der Bundesverkehrspolitik sowie der Deutschen Bahn AG auf schnelle Punkt-zu-Punkt-Verkehre kann zum kommenden Fahrplanwechsel nur ansatzweise auf das Ziel des vom VCD und den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs geforderten Deutschlandtaktes hingearbeitet werden. Nicht alle Städte können gleich angebunden werden.

Zu viele Strecken sind gerade in den drei Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen in desolatem Zustand. Stellvertretend für viele weitere Strecken seien hier genannt:

- die Strecke Dresden – Berlin, auf der seit Jahren immer wieder das Geschwindigkeitsniveau gesenkt wurde. Ob in Berlin, Brandenburg oder in Sachsen: Auf der

gesamten Streckenlänge stockt der Streckenausbau. Die Fahrzeiten von vor dem 2. Weltkrieg klingen noch immer wie reine Utopie.

- die Sachsen-Franken-Magistrale Dresden – Chemnitz – Zwickau – Plauen – Hof – Nürnberg, die im Abschnitt Hof – Nürnberg mittelfristig nicht elektrifiziert sein wird. Die Elektrifizierung ist aus vielen Gründen geboten: Mit dieser können die derzeit vom Fahrkomfort inakzeptablen Dieseltriebwagen VT612 durch neigetechnikfähige Elektrotriebzüge ersetzt werden. Mit den Fahrzeugen können dann die Reisezeiten zwischen Dresden und Nürnberg reduziert und weitere Anschlusszüge im Takt erreicht werden. Schließlich ermöglicht die Elektrifizierung dem Güterverkehr die Umfahrung der sog. „Frankenwaldrampe“ (derzeit Schiebebetrieb), was die Leistungsfähigkeit des Korridors Mitteldeutschland - Süddeutschland/Bayern durch eine steigungsarme Flachstrecke sicherstellt.

2.7 Transparent sein

Der VCD appelliert an die Deutsche Bahn AG, die Planungen für den zukünftigen Fahrbetrieb mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke offen zu legen.

So wie die Schweizerischen Bundesbahnen und das Schweizer Bundesamt für Verkehr alle Fahrpläne im Internet zur öffentlichen Diskussion stellen, brauchen auch die mitteldeut-

schen Kommunen, Kunden der Bahn und Einwohner der Städte Klarheit, welchen Nutzen die neue Infrastruktur für die Region entfalten soll.

In Zeiten von Bürgerbeteiligung und Transparenz muss die Deutsche Bahn AG endlich in die Diskussion führen, wie die Städte und Regionen Sachsen, Sachsen-Anhalts und Thüringens in Zukunft erreichbar sein werden.

Dass mit der Planung und Diskussion des Betriebskonzeptes nicht früh genug angefangen werden kann, ist allen Beteiligten klar: Lange Vorlaufzeiten sind notwendig, um

- Fahrpläne national und international abzustimmen
- anschließende Regionalverkehrsverbindungen zu planen und zu finanzieren
- Wagenmaterial für die Mehrleistungen zu beschaffen und zu finanzieren
- die Kommunen in die Abstimmungen einzubinden
- das Angebot der breiten Öffentlichkeit vorzustellen

2.8 Auf lokaler und Landesebene Engagement zeigen

Der VCD unterstützt die Landesregierungen der drei mitteldeutschen Länder sowie die Bürgermeister und Oberbürgermeister der für den Fernverkehr relevanten Städte dabei, sich bei der Deutschen Bahn AG sowie beim Bund als Eigentümer nachdrücklich dafür einzusetzen, das Angebot des ICE- und IC-Verkehrs zu verbessern. Ebenso soll die Bahn von den Ländern und Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr aufgefordert werden, ihr mittel- und langfristiges Betriebs- und Fahrzeugkonzept offen zu legen.

3 Wirtschaftliche Grundsätze für das VCD-Fernverkehrskonzept

3.1 Fachlich sauber gerechnet – wirtschaftlich tragfähig

Der VCD orientiert sich am Gemeinwohl sowie der Erreichbarkeit von ganz Mitteldeutschland sowie den Kundenwünschen als an die bisher bekannten Planungen der Deutschen Bahn.

Das Konzept ist wirtschaftlich tragfähig, mit realistischen Fahrzeiten unterlegt und aus Kundensicht deutlich besser als die Pläne, die von der Bahn bisher verlautbart und nur über Umwege öffentlich bekannt wurden.

Herausgekommen ist ein realistischer Entwurf, der sowohl Infrastrukturmaßnahmen, Fahrzeiten und Fahrzeugmaterial, Streckenbelegung als auch die Vertaktung und Anschlussgestaltung an den jeweiligen Knotenpunkten berücksichtigt.

3.2 Wirtschaftlichkeit offen legen

Es wurden bisher keine nachvollziehbaren Argumente für die fehlende Wirtschaftlichkeit von gefährdeten IC-fähigen Linien wie die Sachsen-Franken-Magistrale, die Mitte-Deutschland-Verbindung und durch das Saaletal vorgelegt sowie nicht dokumentiert, alles dafür getan zu haben, die Auslastung von Strecken zu verbessern.

Sollten bestimmte Abschnitte von Linien scheinbar nicht wirtschaftlich zu betreiben sein, muss zunächst zu hinterfragen sein, was bisher dafür getan wurde, die Nachfrage entsprechend zu steigern. Ob eine Strecke im Gesamtsystem Bahn (d. h. der Bilanz der gesamten DB Fernverkehr – nicht einer einzelnen Strecke) mehr Einnahmen oder mehr Ausgaben verursacht, ist keine einfach zu beantwortende Frage. Insbesondere kann sie nicht auf die Frage der Rentabilität einzelner Strecken reduziert werden, weil die Zuscheidung der Einnahmen und Ausgaben auf die Strecken nicht unstrittig ist. Vielmehr ist die Erkenntnis wichtig, dass es nur *ein* rentables Fernverkehrsnetz in Deutschland geben kann, was aus dem Wesen des Begriffs „Synergieeffekt“ folgt: Die Rentabilität des Fernverkehrs ergibt sich erst durch netzweite Effekte: Wie bei einem Baum mit dicken und dünnen Ästen sorgen bei der Eisenbahn vermeintlich unrentable Strecken (dünne Äste) erst dafür, dass die vermeintlich rentablen Strecken (dicke Äste) rentabel erscheinen.

Erst mit erfolgter Offenlegung der Wirtschaftlichkeit sind mit den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs Lösungen zu finden, die eine Anbindung aller relevanten Städte mit Fernzügen erlauben, ohne dass die Aufgabenträger „zur Kasse gebeten“ werden. Viele Überlegungen zur Finanzierung von schnellem und hochwertigem Regionalver-

kehr mit Fahrzeugen, die Intercity-Niveau haben, gibt es bereits. Allein es fehlt oft der Wille der Deutschen Bahn zur Kooperation und Umsetzung.

3.3 Sich nicht aus der Verantwortung zurückziehen

An den Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn AG ist die Frage zu richten, wie dieser die mit Milliarden geförderten Baumaßnahmen nun im Betrieb genutzt sehen will. Der Bund muss sich dieser Frage in einem fast konkurrenzlosen Fernverkehrsmarkt widmen und bei der Gestaltung und Finanzierung des Fahrbetriebs ein wichtiges Wort mitreden.

Zu groß ist die Gefahr, dass Fernverkehrsverbindungen gekappt und auf Kosten der Länder ersatzweise Regionalzugverbindungen bestellt werden. Diese Art der Finanzierung ist zum einen rechtlich gar nicht zulässig und zum anderen sorgt sie zudem dafür, dass Zugleistungen im Regionalverkehr an anderer Stelle gekürzt werden müssen.

3.4 Anforderungen an die Finanzierung des Fernverkehrs

Für diverse Strecken kann es vernünftige Lösungen auf Dauer nur mit einem Mischprodukt, d.h. hochwertigen, also besonders komfortablen Regionalzügen geben. Der Einsatz von Dieseltriebwagen des Typs VT612 ist in Bezug auf Lärm und Fahrkomfort nicht geeignet. Daher sollten hier ordentliche Ausschreibungen laufen, am besten im Rahmen eines gemeinsamen und zukunftsweisenden Modellprojektes der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr. Ansätze dazu – wie der ALEX zwischen Hof – München – Lindau/Oberstdorf – gibt es bereits.

Gemäß Grundgesetz-Artikel 87e hat der Bund die Aufgabenverantwortung für den Fernverkehr und damit auch für die Sicherstellung desselben. Diese Aufgabe "einfach" in unternehmerische Hände zu legen und den Markt entscheiden zu lassen, greift zu kurz. Mit dem Bau neuer Infrastruktur hat der Bund auch eine Mitwirkungspflicht bei der Gestaltung des Verkehrs. Sollten sich keine Betreiber finden, die von sich aus im Fernverkehr tätig werden wollen, muss der Bund Modelle entwickeln, die zum Ziel haben, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen genügend Anreize haben, sich im Markt zu engagieren. Per se ist länderfinanzierter Fernverkehr nicht zulässig. Öffentlich zu diskutieren ist, wie Bund, Länder und Aufgabenträger die finanzielle Verantwortung künftig teilen, um die verschiedenen Finanzierungsmodelle auf solide Füße zu stellen.

4 Verkehrsplanerische Grundsätze für das VCD-Fernverkehrskonzept

4.1 Wichtige Zentren an den Fernverkehr anbinden

Das VCD-Konzept sieht mindestens den stündlichen Anschluss jeder Großstadt an den Fernverkehr, möglichst in mehrere Richtungen, für Städte ab 50.000 Einwohnern (in dünn besiedelten Räumen auch darunter) mindestens im 2-Stunden-Takt vor.
Von allen Bahnhöfen der Region sollte mit maximal einem Umstieg der Fernverkehr erreicht werden.
Urlaubsgebiete sollten im Fernverkehr mehrmals am Tag umsteigefrei erreicht werden (z.B. wie der Harz, Elbsandsteingebirge oder Nord- und Ostsee).

4.2 Viele Direktverbindungen im Zwei-Stundentakt – mit Umsteigen auch jede Stunde

Kern des Konzeptes ist ein Netz von zweistündlich verkehrenden Fernverkehrslinien zwischen allen Hauptzentren, die sich auf den wichtigen Relationen zu einem sauberen Stundentakt ergänzen. Durch Halte in allen wichtigen Städten der Region und unter Nutzung der neuen schnelleren Infrastruktur wird es gelingen, viele Direktverbindungen mit kurzer Fahrzeit herzustellen.

Wichtig ist, dass die Deutsche Bahn AG auch künftig ein flächendeckendes Fernverkehrsnetz anbietet und die drei Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen weiterhin mit allen Teilen Deutschlands und dem angrenzenden Ausland in einem vernünftigen Takt und mit günstigen Reisezeiten anbindet.

4.3 Sauberer Stundentakt auf den wichtigen Relationen

Durch die Überlagerung von zwei Linien im Zwei-Stundentakt ist es möglich, zwischen zwei Zentren einen sauberen Stundentakt anzubieten. Überall dort, wo in der Linienkarte zwei Linien verkehren, wird dies gewährleistet.

4.4 Bahnsteiggleiche Anschlüsse gewähren

Das Konzept des VCD sieht Linien im Zwei-Stundentakt vor. Durch eine geschickte Verknüpfung mehrerer ankommender und abfahrender Züge kann jedoch für viele Verbindungen jede Stunde eine Verbindung sichergestellt werden. U.a. in Leipzig, Erfurt, Magdeburg, Nürnberg, Chemnitz und Berlin kann zwischen den Zügen umgestiegen werden. In vielen Fällen ist dies sogar bahnsteiggleich – also ohne Treppensteigen - möglich.

Durch das Treffen aller Züge an allen Knotenbahnhöfen kann von jeder Richtung in jede

Richtung umgestiegen werden (für ungeübte Nutzer ebenfalls leicht merkbar) – Dahinter verbirgt sich das Prinzip des „Integralen Taktfahrplans“ wie es in der Schweiz, aber auch in Rheinland-Pfalz konsequent umgesetzt wird.

4.5 Bequeme Fahrzeuge bereitstellen

Der VCD fordert gerade für große Reiseweiten den Einsatz von qualitativ hochwertigen Zügen mit

- Reservierungsmöglichkeit
- größerem Sitzabstand als im Regionalverkehr mit bequemen Sitzen „aufgelockerter Sitzlandschaft“ (Großraum, Abteile, Kleinkindabteil, reservierte Plätze für Behinderte, 1. Klasse)
- zuvorkommendem Personal
- Speisewagen
- weitestgehender Barrierefreiheit und genügend große Auffangräume für Kinderwagen und Rollstühle
- ruhigem Fahrverhalten (kaum Vibrieren, kaum Innengeräusche der Fahrmotoren)
- klimatisierten Wagen mit mindestens einer Toilette pro Wagen
- Ausreichende Kapazitäten für die Fahrradmitnahme, mindestens mehrmals am Tag, auf jeden Fall in der Sommersaison

Dies bedeutet nicht, dass überall ein ICE fahren muss. Technisch intakte Wagen vorausgesetzt, sind InterCity-Züge vollkommen ausreichend.

5 Bewertung der bisherigen Fahrplanung

5.1 Bewertung des Fernzugangebotes im Fahrplanjahr 2012

Der derzeitige Fahrplan ist teils durch die Unzuverlässigkeit der ICE-Flotte (abgeschaltete Neigetechnik, nicht „dauerfeste“ Radsätze), teils auf eine laut Aussage der Deutschen Bahn AG schlechten Auslastung und damit schlechten Wirtschaftlichkeit begründet.

Der heutige Fahrplan im Fernverkehr ist durch eine recht unklare Linienstruktur geprägt. Einige Linien sind untereinander so verknüpft, dass es kurze Umsteigezeiten zu anderen ICE/IC-Linien gibt. So kann in Magdeburg zu jeder vollen Stunde zwischen den Zügen des Fernverkehrs und des Nahverkehrs umgestiegen werden. In Leipzig und Erfurt, teilweise auch in Naumburg und Halle gibt es so genannte „Korrespondenzhalte“ zwischen den Fernlinien. Die wichtige Linie Dresden – Leipzig – Erfurt – Frankfurt a.M. wird nur noch zweistündlich durchgehend bedient. In der anderen Stunde gibt es eine Umsteigeverbindung mit deutlich längeren Reisezeiten. Eine konsequente Vertaktung ist nicht vorhanden. Die IC-Linie Ostsee – Berlin – Thüringen – Nordrhein-Westfalen wurde im Dezember 2010 auf wenige Zugpaare reduziert. Von Leipzig gelangt man seit 2011 gar nicht mehr umsteigefrei nach Usedom und Rügen.

Gerade freitags und sonntags Nachmittag zeigt sich regelmäßig ein Bild völlig überfüllter Züge, wenn die Wochenendpendler unterwegs sind. Dass dies auf Dauer Kunden verprellt, kann leicht nachvollzogen werden.

Aus Sicht des VCD sorgt eine betriebsoptimierte statt einer kundenorientierten Fahrplanung für kaum merkbare Fahrplantakte sowie Laufwege der Züge.

5.2 Was möglicherweise droht

Leider hält sich die Bahn selbst bisher mit ihren offiziellen Planungen sehr bedeckt. Mit durchgehender Inbetriebnahme der Neubaustrecke Halle/Leipzig – Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg) voraussichtlich zum Dezember 2017 drohen folgende Einschnitte:

- Wegfall der Fernverkehrsleistungen im Saaletal durch Verlagerung der ICE-Linie Hamburg – Berlin –Erfurt – Nürnberg – München auf die Neubaustrecke
- Entfall des vertakteten Fernverkehrs v.a. in Jena, Weimar, Naumburg, Saalfeld, Lichtenfels, Weißenfels
- Planung eines „Ersatzkonzeptes“ mit schnellen Regionalzügen mit Ausrichtung auf Erfurt
- Anbindung o.g. Städte mit nur wenigen Fernzügen in Tagesrandlage
- weitestgehende Führung der Züge Berlin – Erfurt über Halle, um Fahrzeit Richtung München zu sparen
- dadurch Reduktion der Zahl der Abfahrten ab Leipzig; drohender Verlust des durchgehenden Stundentaktes von Leipzig nach Berlin, München und Frankfurt a.M.
- Reduktion der Zahl der Zughalte in Dresden-Neustadt; dadurch Reisezeitverlängerungen für viele Dresdner und v.a. für das Umland (Lausitz, Sächsisches Weinland)

5.3 Bewertung der Pläne durch den VCD

Allein die Tatsache, dass Leipzig als Messestadt den Stundentakt nach Berlin und München verlieren könnte, zeugt von keiner zielführenden Planung seitens der DB AG im Sinne von „mehr Verkehr auf die Schiene“ zu bringen. Schon das Signal, das mit diesem Schritt ausgesendet wird („nur noch halb so oft von und nach Leipzig“), sorgt für weniger Kunden.

Bisherige Kürzungen des Zugangebotes sind offensichtlich ein Vorbote auf die Eröffnung der Schnellfahrstrecke Leipzig – Erfurt: Wenn seitens der Bahn bereits im Vorfeld der Eröffnung der Neubaustrecke schon erreicht werden kann, die Zwischenhalte entlang der Strecke (wie zum Beispiel in Weimar) zu streichen, wird bei Freigabe der Schnellfahrstrecke kaum noch Protest laut werden können. Das, was es dann als verbleibenden Fernverkehr noch gibt, kann dann deutlich schneller fahren. Die Fläche wird dann schon längst nicht mehr erschlossen.

6 Liniennetz- und Fahrplankonzept des VCD

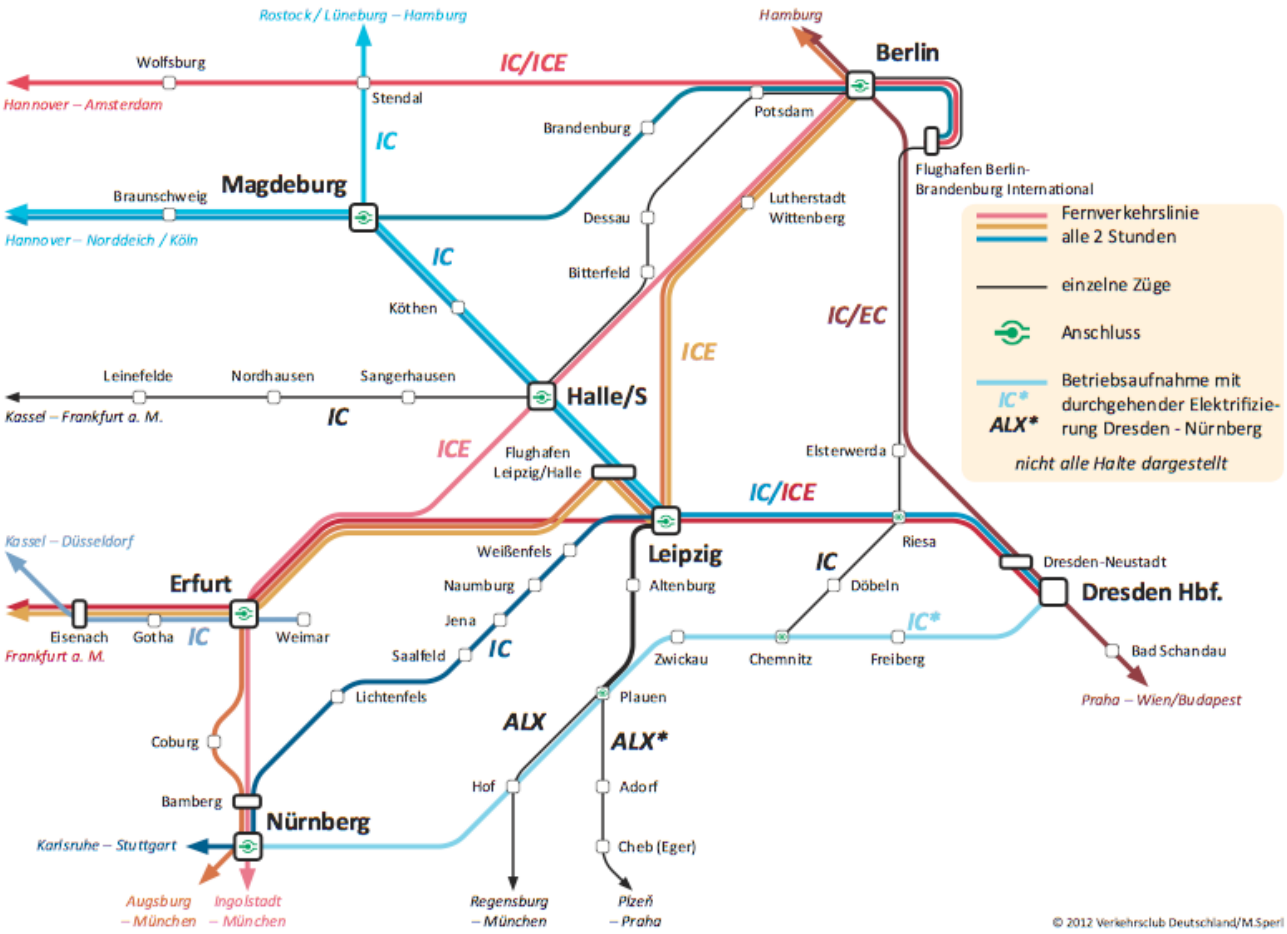
Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke voraussichtlich im Jahr 2017 fordert der VCD die in folgender Abbildung vermerkten Fernverkehrslinien, welche allesamt im 2-Stunden-Takt verkehren. Durch die geschickte Verknüpfung der Linien untereinander verkehren wie bisher auf den meisten Strecken stündliche Fernzüge und verbinden alle Städte miteinander. Kern des Konzeptes sind gute Anschlüsse sowie auf den Hauptrelationen Abfahrtzeiten im sauberen Stundentakt.

Im Einzelnen sind das folgende Linien im 2 Stunden-Takt:

- ICE-Linie Berlin – Halle – Erfurt – Nürnberg – München (mit kurzer Fahrzeit Berlin – München unter Nutzung der Schnellfahrstrecken Halle – Erfurt – Ebensfeld sowie Nürnberg – Ingolstadt)
- ICE-Linie Berlin – Leipzig – Erfurt – Nürnberg – München (mit Laufweg über Coburg und Augsburg)
- ICE-Linie Berlin – Leipzig – Erfurt – Fulda – Frankfurt a.M.
- ICE-Linie Dresden – Leipzig – Erfurt – Fulda – Frankfurt a.M.
- IC/EC-Linie Hamburg/Stettin – Berlin – Dresden – Prag – Wien/Budapest
- IC-Linie Dresden – Leipzig – Halle – Magdeburg – Hannover – Norddeich
- IC-Linie Leipzig – Halle – Magdeburg – Hannover – Köln (mit wechselnden Linientauschern nach Schwerin – Rostock, Hamburg und von Berlin)
- IC-Linie Leipzig – Jena – Nürnberg – Karlsruhe – Stuttgart
- IC-Linie Weimar – Erfurt – Kassel – Ruhrgebiet (Mitte-Deutschland-Verbindung)
- EC/IC-Line Berlin – Stendal – Wolfsburg – Hannover (und weiter durchs Ruhrgebiet nach Amsterdam)
- IC-Linie Dresden – Chemnitz – Plauen – Hof – Nürnberg (durchgehende Fernzüge mit Inbetriebnahme mit Elektrifizierung der Strecke Hof – Nürnberg)

Einzelne Fernverkehrsverbindungen sieht das Konzept für folgende Relationen vor:

- IC-Züge Chemnitz – Riesa – Elsterwerda – Berlin
- IC-Züge Berlin – Potsdam – Dessau – Halle – Südharz – Kassel – Frankfurt a.M.
- ALX-Züge Leipzig – Plauen – Hof – Regensburg – München
- ALX-Züge Leipzig – Plauen – Pilsen – Prag


Rostock / Lüneburg – Hamburg
Hamburg
Berlin
Wolfsburg
IC/ICE
Hannover – Amsterdam
Stendal
Potsdam
IC
Brandenburg
Flughafen Berlin-Brandenburg International
Braunschweig
Magdeburg
Lutherstadt Wittenberg
Dessau
Hannover – Norddeich / Köln
IC
Bitterfeld
Köthen
IC/EC
ICE
Leinefelde
Nordhausen
Sangerhausen
Halle/S
Kassel – Frankfurt a. M.
IC
ICE
Flughafen Leipzig/Halle
Elsterwerda
IC/ICE
Kassel – Düsseldorf
Weißenfels
Leipzig
IC
Riesa
Dresden-Neustadt
Erfurt
Naumburg
Altenburg
Döbeln
Dresden Hbf.
Jena
Eisenach
Gotha
IC
Weimar
IC*
Frankfurt a. M.
Saalfeld
IC
Zwickau
Chemnitz
Freiberg
Bad Schandau
Lichtenfels
Plauen
Praha – Wien/Budapest
ALX
ALX*
Coburg
Hof
Adorf
Bamberg
Nürnberg
Karlsruhe – Stuttgart
Cheb (Eger)
Augsburg – München
Ingolstadt – München
Regensburg – München
Plzeň – Praha
Fernverkehrslinie alle 2 Stunden
einzelne Züge
Anschluss
IC* ALX*
Betriebsaufnahme mit durchgehender Elektrifizierung Dresden - Nürnberg
nicht alle Halte dargestellt
© 2012 Verkehrsclub Deutschland/M.Sperl

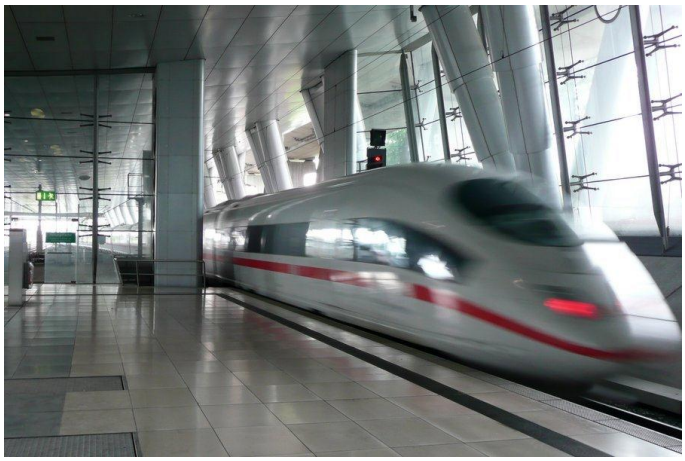
7 Herleitung und Beschreibung des Zielszenarios

7.1 Fernverkehrslinie Berlin – Erfurt – Nürnberg (– München)

Herleitung

Als Fortschreibung der bisherigen Fernverkehrslinie Berlin – München (ICE-Linie 28) wurde auch nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke für das Fernverkehrskonzept die ICE-Linie Berlin – München unterstellt, und zwar ebenso wie heute jeweils zweistündlich abwechselnd über Leipzig und Halle sowie (zwischen Nürnberg und München) über Ingolstadt und Augsburg. Durch diese unterschiedlichen Laufwege überlagern sich die beiden 2-h-Take nicht zu einem reinen 1-h-Takt; es wird jedoch stündlich einmal die Relation Berlin – Erfurt – Nürnberg – München bedient.

Nach Berechnungen des iRFP ist es möglich, mit Zwischenhalten in Halle (Saale) Hbf, Erfurt Hbf, Bamberg und Nürnberg Hbf die Relation Berlin – München mit bestehenden ICE-Zügen in unter vier Stunden Reisezeit anzubieten. Dennoch ergibt sich im hier dargestellten Szenario eine längere Reisezeit zwischen Berlin und München von ca. 4.20 - 4.30 h, da die Züge zu Gunsten einer Integration in Taktknoten nicht mit den mindestmöglichen Aufenthaltszeiten geplant wurden. Eventuelle, nur in Einzellagen verkehrende „Sprinter"-Züge, welche die Relation in unter vier Stunden verkehren, sind nicht Gegenstand dieses Konzepts.



Die beiden Teillinien wurden ausgehend von einem Fernverkehrs-0-Knoten (Taktknoten zur vollen Stunde) in Nürnberg geplant, wovon in der Fachwelt derzeit gemeinhin ausgegangen wird. Je nach Fahrzeug und Zwischenhalten ergibt sich eine Reisezeit von Nürnberg bis Erfurt von ca. 75 - 85 min, so dass sich im Sinne eines integralen Taktfahrplans ein Taktknoten zur halben Stunden (30-Knoten) in Erfurt ergibt. (Konkret wurden die Fahrzeiten mit dem Leistungs-Masse-Verhältnis bestehender ICE, jedoch einer auf 250 km/h begrenzten Höchstgeschwindigkeit sowie den üblichen Zuschlägen berechnet.)

Zur teilweisen Kompensation des bisherigen Fernverkehrshaltes in Lichtenfels wurde eine der beiden ICE-Linien mit Halt in Coburg geplant. Der Fernverkehrshalt in Coburg erfordert zwar einen Fahrzeitmehrbedarf von 10-12 min, jedoch ist eine Reisezeit Nürnberg – Erfurt auch dann immer noch von unter 90 min möglich. Es ergeben sich ausgehend vom genannten 0-Knoten in Nürnberg in etwa ein 30-Knoten in Bamberg sowie ein 0-Knoten in Coburg und damit eine nahezu ideale Integration in umliegende Regionalverkehrstakte.

Die Annahme eines zweistündlichen Fernverkehrshaltes in Coburg ist derzeit keineswegs absehbar oder gar sicher. Insgesamt ist die Frage, wie oft der Fernverkehrshalt in Coburg tatsächlich stattfinden wird, nicht wesentlich ausschlaggebend für die Ergebnisse bezüglich dieser Fernverkehrskonzeption im Allgemeinen, denn die Taktknoten in Nürnberg und Erfurt werden durch den Halt in Coburg nicht grundsätzlich, sondern nur in den Ankunfts-/Abfahrtsminuten im Detail verändert. Insbesondere würde ein Entfall des Fernverkehrshalts Coburg nicht zum Verlust irgendwelcher Anschlüsse in anderen Taktknoten oder irgendwelcher hier relevanter Reiseketten führen. Der zweistündliche Fernverkehrshalt Coburg ist daher in diesem Konzept eine Forderung im Sinne eines konsequenten integralen Taktfahrplans.

Im weiteren Verlauf in Richtung Norden wurde die in Coburg haltende Teillinie über Leipzig nach Berlin geführt, während die in Coburg nicht haltende über Halle (Saale) verkehrt. Dadurch differieren die Ankunfts-/Abfahrtszeiten beider Teillinien in Berlin um ca. 12-15 min. Diese Linienführung begründet sich mit den Korrespondenzhalten (Anschlüssen) von und zur ICE-Linie Frankfurt a. M. – Leipzig – Dresden/Berlin in Erfurt (s. folgendes Kapitel).

Ergebnisse

Durch die Neubaustrecke verkürzen sich zunächst ausgewählte Reisezeiten von Relationen, die über die ICE-Linie 28 verkehren. Exemplarisch sind in unten stehender Tabelle die Reisezeiten ausgewählter Relationen dargestellt.

Veränderungen ausgewählter Reisezeiten mit Inbetriebnahme (IBN) der Neubaustrecke (NBS)

		Reisezeiten			
Relation	Produkt	war 2007	ist 2011	nach IBN NBS	Änderung
Leipzig – Nürnberg	ICE	3.03 h	3.34 h	2.10 - 2.20 h	-50 min / -26 %
Halle (Saale) – Nürnberg	ICE	3.25 h	3.26 h	1.55 - 2.05 h	-85 min / -41 %
Erfurt – Nürnberg	RE/ICE	2.45 h	3.10 h	1.15 - 1.25 h	-85 min / -51 %

Eine Aufnahme des bisherigen Regionalverkehrszu- und -ablaufs von bzw. zur ICE-Linie 28 (ICE-Halte in Naumburg, Jena, Saalfeld, Lichtenfels) ist zukünftig nur in Erfurt, Coburg und Bamberg möglich. Hierbei müsste Erfurt im Wesentlichen die Fernverkehrsanbindung von Jena, Gera und Saalfeld übernehmen und Coburg und/oder Bamberg die des Raumes Lichtenfels, Kronach, Kulmbach und Sonneberg.

Sofern es nicht zum Verkehren von Linien kommt, die die entfallenden ICE-Halte in Naumburg, Jena, Saalfeld und Lichtenfels kompensieren, kann eine zum bisherigen Angebot fahrplantechnologisch gleichwertige Anbindung des Einzugsbereichs der genannten Städte nicht erfolgen. Es käme dann zu teilweise erheblichen Reisezeitverlängerungen für die Relationen aus der Fläche.

7.2 Fernverkehrslinien Frankfurt a. M. – Erfurt – Leipzig – Dresden/Berlin

Der bisherige verkehrliche Kreuzungspunkt der Ost-West-Fernverkehrslinie 50 Frankfurt a. M. – Erfurt – Leipzig – Dresden mit der Nord-Süd-Linie 28 Berlin – München liegt in Leipzig. Diese Funktion wird im Wesentlichen Erfurt übernehmen, d. h. bei Verkehren der ICE-Linie 28 über Halle ist in der Relation Leipzig – Nürnberg und Gegenrichtung in Erfurt umzusteigen.

In dieser Studie wurde unterstellt, dass die Linie in Frankfurt a. M. in etwa mit den heutigen Ankunfts-/Abfahrtszeiten verkehrt, jedoch wieder durchgehend mit eingeschalteter Neigetechnik der ICE-T der Baureihen 411/415. Auf Grund der kürzeren Reisezeit zwischen Erfurt und Leipzig über die NBS (zukünftig ca. 45-50 min) gegenüber dem heutigen Laufweg über Naumburg (ca. 75 min) verschieben sich die Fernverkehrszeiten ab einschließlich Leipzig um etwa eine halbe Stunde.

Im Abschnitt Leipzig – Dresden verkehren heute (Jahresfahrplan 2011) zwei Fernverkehrslinien in etwa im 30-90-min-Versatz überlagert. Dies sind i. d. R. IC der Linie (Oldenburg –) Hannover – Magdeburg – Leipzig – Dresden sowie ICE der Linie Frankfurt a. M. – Erfurt – Leipzig – Dresden. Durch die Verschiebung der letztgenannten Linie um 30 min im Zielszenario ergibt sich wieder ein potentiell reiner 1-h-Takt zwischen Leipzig und Dresden.

Aus diesem Grunde wurde im Zielszenario gegenüber dem Jahresfahrplan 2011 beibehalten, dass nur jeder zweite Zug der Linie 50 (d. h. im 2-h-Takt) von und nach Dresden verkehrt. Die dazwischenliegende Teillinie hat in Leipzig Anschluss v. u. n. Dresden (bei gleichen Ankunfts-/Abfahrtsminuten dort) und verkehrt selbst weiter v. u. n. Berlin. Sie überlagert sich damit im Abschnitt Leipzig – Berlin mit der im vorigen Kapitel genannten ICE-Teillinie 28 zu einem reinen 1-h-Takt Leipzig – Berlin.

Zwischen den beiden ICE-Linien 28 (Berlin – München) und 50 (Frankfurt – Dresden/Berlin) ergibt sich im 30-Knoten Erfurt Hbf. stündlich ein Korrespondenzhalt in beiden Richtungen, der das Umsteigen zwischen beiden Linien ermöglicht. Es ergeben sich so z. B. die Fahrtmöglichkeiten München – Dresden über Erfurt oder Eisenach – Berlin über Erfurt – Halle. Dabei überholt die über Coburg – Leipzig verkehrende Teillinie die Linie Frankfurt – Dresden (und umgekehrt), während die nicht über Coburg, jedoch über Halle (Saale) verkehrende Teillinie von den Zügen Frankfurt – Leipzig – Berlin überholt wird. Der Grund für diese alternierenden Überholungen ist, dass zwischen Frankfurt a. M. und Erfurt ein reiner 1-h-Takt angestrebt wurde (d. h. stündlich gleiche Minuten in Erfurt), während die Ankunfts-/ Abfahrtsminuten der Linie 28 wegen des Haltes Coburg um ca. 10 min differieren.

7.3 Fernverkehrslinie Hannover – Leipzig – Dresden

Diese IC-Linie setzt sich zusammen aus den beiden sich überlagernden, jeweils im 2-h-Takt verkehrenden Teillinien Köln – Hannover – Leipzig und Oldenburg – Hannover – Leipzig – Dresden.

Die Linie wurde im Wesentlichen wie heute beibehalten, jedoch im Abschnitt Magdeburg – Halle mit Hilfe der derzeit in Umsetzung befindlichen Baumaßnahmen beschleunigt. Zwischen Leipzig und Dresden überlagert sie sich mit der ICE-Linie Frankfurt a. M. – Dresden zu einem reinen 1-h-Takt (beide Linien mit den Fahrzeiten der langsameren IC-Linie).

Auf eine Verlängerung der zweistündlich in Leipzig endenden Teillinie aus Richtung Hannover – Magdeburg durch den City-Tunnel Leipzig in Richtung Süden wurde aus den unter *Anmerkungen zum City-Tunnel Leipzig* (Seite 39) genannten Gründen verzichtet.

7.4 Fernverkehrslinie Berlin – Dresden – Prag

Die heutige EC-Linie (Hamburg –) Berlin – Dresden – Prag (– Budapest/Wien) wurde vom Grundsatz zunächst unverändert zwischen Dresden und Prag (ff.) beibehalten, da sie sich in der Tschechischen Republik in das dort bestehende vertaktete Fernverkehrsangebot eingliedert. Auf Grund der durch die Neubaustrecke initiierten Verschiebung der Fernverkehrslinien zwischen Leipzig und Dresden um 30 min ergeben sich in Dresden allerdings relativ lange Übergangszeiten aus Richtung Leipzig in Richtung Prag und umgekehrt. Diese können durch die angepasste *Regional-Express*[1]-Linie Leipzig – Dresden nur außerhalb des Fernverkehrs teilweise kompensiert werden.

[1] *Regional-Express* (RE) ist als Arbeitstitel zu verstehen und steht hier nicht für ein bestimmtes Eisenbahnverkehrsunternehmen. Er steht für eine Regionalverkehrslinie, die nicht an allen Zugangsstellen hält.

Mit Rücksicht auf den Planungshorizont wurden die Fertigstellung des Streckenausbaus Berlin – Dresden und der bereits vorgesehene Wiederaufbau der „Dresdner Bahn“[2] in Berlin unterstellt. Die Reisezeit Berlin Hbf. – Dresden Hbf. verkürzt sich dadurch von derzeit ca. 2.07 h auf neu ca. 1.30 h (inklusive Zwischenhalten in Berlin-Südkreuz und Dresden-Neustadt). Zusammen mit dem Verzicht auf einen Lokwechsel in Dresden durch Einsatz von Mehrsystemlokomotiven verkürzt sich die Reisezeit von Berlin nach Prag von derzeit ca. 4.42 h auf neu ca. 3.50 h um etwa 52 min.

Um diese erheblichen Gewinne damit auch die Infrastrukturinvestitionen ihrer vollen verkehrlichen Wirkung zuzuführen, wurde die Reisezeit der EC-Linie nicht durch weitere Verkehrshalte oder eine Führung über den Berliner Flughafen reduziert. Die Anbindung des Flughafens Berlin-Brandenburg in und aus Richtung Süden erfolgt in vollem Umfang über die Regional-Express-Linien (s. dort) sowie teilweise über die Fernverkehrslinie Berlin – Chemnitz.

7.5 Fernverkehrslinie Berlin – Chemnitz

Diese Linie wurde in Fortführung der traditionellen Direktverbindung Berlin – Chemnitz vorgesehen, welche heute nur noch in Form einer einmal täglich verkehrenden Verbindung der Vogtlandbahn bzw. in Vergangenheit auch der Erzgebirgsbahn stattfindet. Sie zielt ausdrücklich auf eine *nachrangige* Fernverbindung ab, d. h. auch und insbesondere

- zur direkten Anbindung der Zwischenhalte wie z. B. Mittweida, Döbeln, Riesa und Elsterwerda an Berlin,
- zur Anbindung der Region an den Flughafen Berlin-Brandenburg,
- für Zielpublikum, welches umsteigefreie den schnelleren Verbindungen vorzieht.

Die schnellere Verbindung von Chemnitz nach Berlin ist in diesem Konzept auch in Zukunft mit ca. 2.30 h über Leipzig (mit ca. 20 min Übergang in Leipzig) vorgesehen. Die direkte Linie Chemnitz – Berlin über den Flughafen benötigt hingegen ca. 2.40 h.
Mit diesen Funktionen kommt die Linie auch für eine eventuelle Mischfinanzierung in Frage. Die Trasse ist zweistündlich möglich. Ob die Nachfrage für einen unsubventionierten 2-h-Takt ausreichen wird, muss im Zusammenhang mit der verkehrlichen Entwicklung des Berlin-Brandenburger Flughafens abgewartet werden. In diesem Konzept wird von einem zumindest nachfrageorientierten Angebot mit etwa 3-4 Fahrten pro Tag und Richtung ausgegangen.

[2] Streckenabschnitt Berlin-Südkreuz – Mahlow – Glasower Damm; direkte Einbindung der Strecke von Dresden in den Berliner Hauptbahnhof

7.6 Fernverkehrslinie Leipzig – Jena – Nürnberg

Diese Linie wurde vorgesehen, um die bereits angesprochenen Nachteile des Entfalls der bisherigen Fernverkehrshalte in Naumburg, Jena und Saalfeld zumindest teilweise zu kompensieren.

Ausgangspunkt für diese Linie ist die Notwendigkeit, nach Inbetriebnahme der NBS z. B. die Relation Jena – Berlin und Gegenrichtung weiterhin mit akzeptablen Reisezeiten anzubieten. Unter Einbeziehung der von Berlin ausgehenden ICE-28-Teillinien (und damit unter Inkaufnahme eines Umsteigezwangs) kommen hierfür in Frage:

- Anbindung an den ICE-Halt Halle, Abfahrt Rtg. Berlin zur Minute 07 oder
- Anbindung an den ICE-Halt Leipzig, Abfahrt Rtg. Berlin zur Minute 20.

Für beide Anschlüsse wäre in etwa die gleiche Abfahrt in Jena zur vollen Stunde notwendig, in Richtung Halle einige Minuten früher als in Richtung Leipzig. In Abstimmung mit den Belangen der Stadt Jena wurde entschieden, die Linie nach Leipzig zu planen. Gründe hierfür waren insbesondere, dass Leipzig die verkehrlich bedeutendere Stadt ist und durch die gewonnenen Minuten u. a. ein zusätzlicher Halt der Linie in Weißenfels ermöglicht wird, der bei Führung nach Halle zeitlich nicht möglich wäre. Nachteil dieser Wahl ist, dass die bisherige Reisezeit Jena – Berlin von ca. 2.20 h mit diesen Zügen nicht wieder erreicht wird, sondern nur eine Reisezeit von etwas mehr als 2.30 h.

Die Linie wurde im 2-h-Takt mit konventionellen, lokbespannten Fernverkehrszügen (IC-Zügen) ohne Neigetechnik geplant. Dies ist symbolisch als „Platzhalter“ für die Fahrzeiten zu verstehen; praktisch kommen damit alle gängigen Fahrzeugkonfigurationen (theoretisch einschließlich der meisten modernen Regionalverkehrsfahrzeuge) in Frage. Im Rahmen dieser Studie stehen die fahrplantechnologischen Aspekte im Vordergrund, ohne auf Details der Finanzierung und Vermarktung einzugehen.

Neben der genannten Anbindung an Fernverkehrsanschlüsse v. u. n. Berlin in Leipzig wurde südlich der Frankenwaldrampe angestrebt, die Züge in den 30-Knoten (Nebenknoten) Nürnberg einzubinden, d. h. um eine halbe Stunde versetzt zu den ICE der Linie 28. Da die Relation Nürnberg – München halbstündlich angeboten wird, ergeben sich somit auch für diese Linie Anschlüsse von und nach München. Zudem besteht alle zwei Stunden eine halbstündliche Reisemöglichkeit von und nach Bamberg. Für die Linie kommt zudem eine Durchbindung mit der bestehenden Fernverkehrslinie Nürnberg – Stuttgart (– Karlsruhe) in deren bisherigen Zeiten in Frage, um weitere umsteigefreie Ziele anzubieten.

Mit dieser Ausrichtung ergeben sich durch die Fernverkehrslinie Leipzig – Jena – Nürnberg die 30-Knoten Naumburg, Saalfeld und Lichtenfels und damit wiederum nahezu ideale Möglichkeiten der Integration umliegender Regionalverkehrstakte.

7.7 Fern- und Regionalverkehrslinien Nürnberg – Dresden

Das *Fernverkehrskonzept 2017+* ist im Raum Nürnberg – Dresden in zwei Phasen aufgeteilt: Phase 1 umfasst eine vorübergehende Lösung, in der noch keine durchgehende Elektrifizierung Nürnberg – Dresden zur Verfügung steht. Phase 2 beschreibt den eigentlich angestrebten Zielzustand mit Vervollständigung der Elektrifizierung südlich von Hof nach Nürnberg. Es wird davon ausgegangen, dass die Elektrifizierung von ihrem derzeitigen Ende in Reichenbach (Vogtl.) bis Hof im Zielhorizont der Phase 1 im Jahre 2017 in Betrieb ist.

Ziel der Phase 2 ist es, mit Aufnahme der durchgehenden Elektrifizierung auch wieder einen durchgehenden Fernverkehr Nürnberg – Dresden anzubieten und damit auch Städte wie Hof, Plauen, Zwickau, Chemnitz und Freiberg wieder in zeitgemäßem und würdigem Maße an Fernverkehr anzubinden. Der hier vorgesehene Fernverkehr mit elektrischen Neigetechnik-Zügen knüpft an die einst mit der BR 605 (Diesel-Fernverkehrszüge mit Neigetechnik) geplante Konzeption an, lässt sich jedoch durch die elektrische Traktion mit niedrigeren Selbstkosten anbieten. In Frage kommen Züge z. B. die Züge der BR 415, die zum erwarteten Zeitpunkt der Inbetriebnahme der durchgehenden Elektrifizierung (vsl. nicht vor dem Jahre 2025) ein Nutzungsalter erreicht haben werden, die eine Versetzung in zweitrangigen Fernverkehr realistisch erscheinen lassen. Rein formell können die Fahrzeiten auch durch moderne Regionalzüge oder daraus abgeleitete Fahrzeuge erreicht werden, so dass ggf. auch ein Mischeinsatz in Frage kommen kann.

Mit durchgehend elektrischer Traktion ist es möglich, die bisherigen Reisezeiten auf dieser Relation zu kürzen und eine Gesamtreisezeit von unter 4.00 h anzubieten:

	2012	Phase 2
Nürnberg – Dresden	4.16 h	3.48 h
Nürnberg – Chemnitz	3.16 h	2.53 h
Nürnberg – Zwickau	2.44 h	2.24 h
Nürnberg – Hof	1.41 h	1.25 h
Hof – Dresden	2.28 h	2.20 h

Gegenüberstellung von Reisezeiten ausgewählter Relationen zwischen Nürnberg und Dresden

Im Gegensatz dazu ist bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der durchgehenden Elektrifizierung mit einer Verlängerung der Reisezeiten zu rechnen, sofern – wie hier in Phase 1 unterstellt – das bisherige Konzept nicht unverändert weiter angeboten wird.

Für Phase 1 wird wegen der Elektrifizierung des Abschnitts Reichenbach (Vogtl.) – Hof davon ausgegangen, dass ein weiterer durchgehender Einsatz der Dieseltriebzüge der Baureihe 612 nicht stattfindet. Dies wird mit der bereits angekündigten Einstellung der vertraglich nicht bzw. nur indirekt gebundenen *Franken-Sachsen-Expresse*, mit dem mangelnden Reisekomfort dieser Baureihe und dem ökologisch fragwürdigen Einsatz von Dieselfahrzeugen eine längere Strecke unter Fahrdraht begründet.

Damit verbunden ist jedoch eine vorübergehende Verlängerung der Fahrzeiten zwischen Dresden und Hof sowie über Hof hinaus auf Grund der notwendigen Umsteigezeit in Hof und des Verzichts auf den Geschwindigkeitsvorteil durch Neigetechnik zwischen Dresden und Hof. Der Geschwindigkeitsvorteil durch Neigetechnik kann nicht durch die beschleunigungsstärkere elektrische Traktion kompensiert werden.

Für Phase 1 wurde der Einsatz moderner elektrischer Regionalverkehrstriebwagen zwischen Dresden und Hof mit Ausrichtung auf die Taktknoten Chemnitz (30-Knoten), Zwickau (0-Knoten) und Plauen (30-Knoten) vorgesehen. Vorteil ist eine noch relativ gute Einbindung in diese Knoten mit Anschlüssen von und zu den umliegenden Regionalverkehren; Nachteil ist eine relativ lange Übergangszeit in Hof auf den dortigen 30-Knoten von ca. 25 min. Die Reisezeit Hof – Dresden in dieser Phase beträgt 2.38 h gegenüber heute ca. 2.28 h.

In Phase 2 ergibt sich durch die Reisezeitkürzungen und den Entfall des Umsteigezwangs in Hof eine Verschiebung der sächsischen Knoten um jeweils 30 min (Plauen: 0-Knoten, Zwickau: 30-Knoten, Chemnitz: 0-Knoten). In Chemnitz wird damit der Anschluss von und zu den Linien nach Leipzig (Chemnitz-Leipzig-Express) und Berlin hergestellt. In Reichenbach (Vogtl.) ergibt sich ein Korrespondenzhalt mit der Fernverkehrslinie München/Prag – Leipzig mit den Reisemöglichkeiten Nürnberg – Hof – Leipzig und Regensburg – Hof – Dresden.

7.8 Fernverkehrslinie München – Hof – Leipzig

Die Linie stellt die Fortschreibung der heute zwischen München und Hof unter dem Markennamen *Arriva-Länderbahn-Express* (ALEX) durch die Fa. NETINERA Deutschland erbrachten Leistung dar. Die Linie wird im Wesentlichen durch den Freistaat Bayern bestellt, erreicht jedoch zumindest annähernd Fernverkehrsqualität. Sie kann als Nachfolger der

früheren *InterRegio*-Linie 25 Berlin – Leipzig – Hof – Regensburg – München – Oberstdorf angesehen werden. Für die Fahr- und Reisezeiten dieses Fernverkehrskonzepts ist es zunächst unbedeutend, durch welches Eisenbahnverkehrsunternehmen die Leistung erbracht und wie sie finanziert wird.

In Phase 1 (Elektrifizierung nur nördlich von Hof) wurde ein Lokwechsel dieser Linie in Hof bei ca. 13 min Aufenthalt vorgesehen; die Bespannung zwischen Hof und Leipzig erfolgt mit elektrischer Traktion. Die zeitliche Lage zwischen Hof und Regensburg – München kann der heutigen entsprechen. In Hof besteht Anschluss von und nach Nürnberg.
In Phase 2 ändert sich die Lage der Nürnberg-Dresdner Züge so, dass auch die Linie München – Hof – Leipzig zwischen Hof und Reichenbach (Vogtl.) zeitlich angepasst werden muss. Zu diesem Zeitpunkt ist ein Lokwechsel entweder nicht mehr notwendig ist oder kann fahrplantechnologisch in Reichenbach (Vogtl.) ob. Bf. stattfinden. Dies hängt davon ab, ob zu diesem Zeitpunkt die Elektrifizierung Marktredwitz – Regensburg in Betrieb genommen ist; zwingend notwendig ist sie für dieses Fernverkehrskonzept nicht.

In jedem Falle besteht in Phase 2 in Reichenbach (Vogtl.) ein Korrespondenzhalt mit der Fernverkehrslinie Nürnberg – Dresden mit den Reisemöglichkeiten Nürnberg – Hof – Leipzig und Regensburg – Hof – Dresden. Zudem besteht in Phase 2 die Möglichkeit, die Linie von Leipzig aus betrachtet ab Plauen (Vogtl.) ob. Bf. abwechselnd nach Hof – München oder Cheb – Pilzen – Prag zu führen. Zumindest in letzterem Falle wird von einem Lokwechsel in Reichenbach (Vogtl.) ausgegangen.

Die Trassen dieser Linie sind zweistündlich möglich. Im Abschnitt Regensburg – Hof kommt jedoch auch eine vierstündliche Überlagerung mit *Regional-Express*-Trassen wie bisher (ggf. zusätzlich von Leipzig – Gera nach Regensburg durchgebunden) in Frage. Dies führt zu dem Zielkonzept, die Linie zweistündlich von Leipzig wechselweise nach Cheb – Pilzen – Prag und Hof – Regensburg – Nürnberg zu führen. Zwischen Leipzig und Plauen (Vogtl.) ob. Bf. ergibt sich ein reiner 2-h-Takt mit Korrespondenz in Reichenbach (Vogtl.); zwischen Hof und Regensburg ebenso ein 2-h-Takt durch Überlagerung mit der Regional-Express-Linie.

Die Linie übernimmt damit auch die zweistündliche umsteigefreie Verbindung von Plauen und dem Vogtland nach Leipzig und umgekehrt. Stattdessen wird eine Flügelung der S-Bahn-Linie *S5Express* des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes von Werdau nach Hof, wie sie im Wettbewerbskonzept *Vogtlandnetz* vorgesehen war, nicht übernommen. Der mangelnde Reisekomfort von S-Bahn-Triebwagen wird für die Reiseweite von Hof und Plauen

nach Leipzig als nicht ausreichend erachtet. Zudem wäre die Reisezeit mit der S-Bahn-Linie länger.

In beiden Phasen wird die Linie in Leipzig über Leipzig-Plagwitz am City-Tunnel Leipzig vorbeigeführt. Eine Führung durch den City-Tunnel wurde in Betracht gezogen, jedoch aus den unter *Anmerkungen zum City-Tunnel Leipzig* (Seite 39) genannten Gründen nicht weiter verfolgt.

Eine Fortführung der Linie zwischen Leipzig und Berlin kann mit Kopfmachen in Leipzig Hbf. (oben) oder ohne Kopfmachen bei Führung durch den City-Tunnel Leipzig erfolgen. Mit Kopfmachen würde in der Ankunft/Abfahrt in Leipzig ein hier relativ günstiger (etwa) 30-min-Versatz zur ICE-Linie Berlin – Leipzig entstehen. Zudem wären dann eventuelle kapazitive Anpassungen an die nördlich und südlich von Leipzig unterschiedliche Nachfrage leichter erfolgen als bei Führung durch den City-Tunnel. Es muss allerdings davon ausgegangen werden, dass eine solche Fortführung – in etwa wie das heute durch VEOLIA Verkehr erbrachte und unter *InterConnex* vermarktete Angebot – eigenwirtschaftlich erfolgen und nur mit wenigen Fahrten am Tag stattfinden würde. Es wurde daher hier wegen der im Vordergrund stehenden Vertaktung nicht konkret dargestellt.

7.9 Fernverkehrslinie Ruhrgebiet – Kassel – Erfurt – Weimar

Erfurt wird mit Eröffnung der Neubaustrecke ein wichtiger Kreuzungspunkt im Schienenpersonenfernverkehr Deutschlands werden. Zur Verbindung des Ruhrgebiets und der Region Kassel mit Mitteldeutschland und dem Fernverkehrsknoten Erfurt wurde auf dem Westteil der *Mitte-Deutschland-Verbindung* eine Fernverkehrslinie wieder im 2-h-Takt vorgesehen. Die Linie bindet aus Richtung Westen an den Fernverkehrsknoten an, d. h. sie trifft in Erfurt vor dem 30-Knoten (hier: zur Minute 18) ein und verlässt Erfurt nach dem 30-Knoten (hier: zur Minute 40) in Richtung Westen. Hieraus ergeben sich Umsteigeanschlüsse von allen übrigen Fernverkehrslinien des Knotens Erfurt (z. B. aus Richtung Dresden und Coburg) in Richtung Kassel – Ruhrgebiet und umgekehrt.

Die Linie wurde von Erfurt nach Weimar fortgeführt, um den ansonsten entfallenen Fernverkehrshalt Weimar zumindest geringfügig zu kompensieren. Die Fortführung ist ohne Fahrzeugmehrbedarf möglich und entlastet insbesondere auch den Knoten Erfurt von der Gleisbelegung. Die Fortführung bindet jedoch zwangsläufig *nicht* Weimar an den Fernverkehrsknoten Erfurt an. Vielmehr muss von Weimar zum übrigen Fernverkehr nach Erfurt (und umgekehrt) unter Benutzung einer *Regional-Express*-Linie gefahren werden. Wenn die Linie sowohl aus Richtung Westen als auch aus Richtung Osten an den Fernverkehrsknoten anbinden würde, müsste sie in Erfurt einen sehr langen Aufenthalt (ab ca. 20 min) haben, um jeweils *vor* dem Knoten anzukommen, *nach* dem Knoten abzufahren und noch

ausreichend Übergangszeit von und zu den übrigen Zügen zu haben. Ein so langer Aufenthalt wäre verkehrlich unattraktiv für Reisende dieser Linie von und nach Weimar. Zudem lässt die Gleisbelegung im Knoten Erfurt eine solche Lösung unrealistisch erscheinen.

Eine weitere Fortführung über Weimar hinaus auf der Mitte-Deutschland-Verbindung in Richtung Jena – Gera erfolgte jedoch nach eingehender Prüfung aus folgenden Gründen nicht:

- Wie dargelegt, kann die Linie nicht gleichzeitig aus Richtung Westen und Osten an den Fernverkehrsknoten Erfurt anbinden. Für die Städte östlich von Erfurt würde sie damit einer der Hauptanforderungen nicht erfüllen.
- Die Reisezeit Erfurt – Gera der Fernzüge wäre (je nach Zwischenhalten) etwa 6-10 min länger als die der *Regional-Express*-Linie. Dies ist insbesondere auf darauf zurückzuführen, dass die Fernverkehrslinie ohne Neigetechnik verkehren würde, während für die Regionalverkehrslinie weiterhin der Einsatz von Neigetechnik vorgesehen wurde.
- Solange eine *durchgehende* Elektrifizierung Weimar – Gera (– Gößnitz) nicht absehbar ist, wäre in Weimar oder Erfurt ein Lokwechsel notwendig, der die Reisezeit nochmals verlängern würde. Selbst bei einer durchgehenden Elektrifizierung bis Gera würde diese nur den Fernzügen zu Gute kommen, sofern man nicht die etablierte *Regional-Express*-Linie Göttingen – Erfurt – Gera – Chemnitz/Altenburg aufbrechen will. Von letzterem soll hier nicht ausgegangen werden, da der RE-Linie die wichtige verkehrliche Funktion der direkten und schnellen Verbindung der Thüringer Städtekette Gotha – Erfurt – Weimar – Jena – Gera – Schmölln – Altenburg zukommt. Eine Teilelektrifizierung nur für gelegentliche Fernzüge bzw. mit deutlicher Verschlechterung des Regionalverkehrs wird als volkswirtschaftlich zumindest bedenklich angesehen.

7.10 Fernverkehrslinie (Frankfurt a. M. –) Kassel – Halle – Dessau – Berlin

Die Linie ist verkehrlich in Halle (Saale) Hbf. geteilt in einen West- und einen Ostteil, die verkehrliche unabhängig voneinander zu sehen sind. Sie hat in Halle einen Korrespondenzhalt mit der ICE-Linie Berlin – Halle – Erfurt – München, wodurch schnelle Umsteigeverbindungen aus dem Westteil von und nach Berlin sowie aus dem Ostteil von und nach Erfurt, Nürnberg und München entstehen.

Die östliche Teillinie dient im Wesentlichen der Anbindung von Dessau und Bitterfeld an Berlin und den Süden Deutschlands. Bezüglich Bitterfeld sollen dadurch die bisher noch regelmäßig stattfindenden IC/ICE-Halte zumindest teilweise kompensiert werden, deren Entfall im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke abzusehen ist. Be-

züglich Dessau wird hinreichendes Potential für eine Wiederanbindung an den Fernverkehr gesehen. Mit Rücksicht auf die Gesamtreisezeit von und nach Berlin wurde auf eine Führung über Potsdam Stadt verzichtet, jedoch ein Halt in Potsdam-Rehbrücke vorgesehen.
Beide Teillinien sind nachrangige Fernverkehrs-Ergänzungsleistungen, für die auch eine Mischfinanzierung in Betracht kommen kann. Die Trassen sind zweistündlich möglich, wobei jedoch nur von einem nachfrageorientierten Angebot von etwa 3-4 Fahrten pro Tag und Richtung ausgegangen wird.

7.11 Fernverkehrslinie Magdeburg – Berlin

Die Linie dient der Anbindung von Magdeburg an Berlin und den Flughafen Berlin-Brandenburg. Sie ist konzipiert als Linientausch im Fernverkehrsknoten Magdeburg. Das bedeutet, sie soll in Einzellagen aus Zügen der Linie (Köln/Oldenburg –) Hannover – Magdeburg (– Leipzig) gebildet werden, die in Magdeburg im 0-Knoten gegen Fahrten der Relation Schwerin – Magdeburg – Leipzig getauscht werden.

7.12 Fernverkehrslinie (Amsterdam –) Hannover – Stendal – Berlin

Die Linie besteht in dieser Form im Wesentlichen bereits heute und wurde, konsequent symmetrisch eingetaktet, in das Fernverkehrskonzept übernommen. Sie schließt außerhalb des Untersuchungsraums in Hannover mit allen Anschlüssen an den dortigen 30-Knoten an. In Stendal ergeben sich Richtungsanschlüsse aus Richtung Salzwedel und Wittenberge in Richtung Berlin und umgekehrt. In Berlin wurde sie über die Stadtbahn vom und zum Flughafen Berlin-Brandenburg geführt und erfüllt somit die Funktion, den Raum Hannover – Wolfsburg und die Altmark mit Berlin und dem Flughafen zu verbinden.

7.13 Fern- und Regionalverkehr Magdeburg – Stendal – Hamburg/Schwerin

Zur attraktiveren Anbindung von Magdeburg und dem mitteldeutschen Raum sowohl in Richtung Schwerin – Rostock als auch in Richtung Hamburg wurde die Möglichkeit zur alternativen, sich ergänzenden Führung von Regional- und ausgewählten Fernverkehrslinien zwischen Magdeburg, Stendal und den genannten Zielen konzipiert.

Die Anbindung kann dabei alternativ oder wechselweise durch Fernzüge Magdeburg – Stendal – Hamburg *oder* Schwerin – Rostock mit Anschluss an die jeweils andere Relation durch Regional-(Express-)Züge in Stendal erfolgen. Diese Züge können in Einzellagen im Fernverkehrsknoten Magdeburg von und nach Halle – Leipzig durchgebunden werden (Linientausch mit Linie Magdeburg – Berlin).

In den Stunden, in denen dieser Fernverkehr nicht verkehrt, ist die umsteigefreie Anbindung der Altmark über eine in Stendal zu flügelnde Regionalverkehrsverbindung an den Fernverkehrsknoten Magdeburg im Konzept vorgesehen. Mit Rücksicht auf die Gesamtreisezeit halten diese Regionalzüge zwischen Stendal und Magdeburg nicht an allen Unterwegshalten (hier: *Regional-Express*), jedoch nördlich von Stendal an allen Unterwegshalten (hier: *Regional-Bahn*[3]) und bieten so relativ schnelle umsteigefreie Verbindungen aus den von Magdeburg entfernteren Orten. Für alle Zwischenhalte zwischen Magdeburg und Stendal verkehrt hier eine *Regional-Bahn*-Linie, die in Stendal den Anschluss vom und zum Fernverkehr herstellt. Zudem besteht in jedem Falle in Stendal Anschluss aus Richtung Salzwedel und Wittenberge in Richtung Berlin und umgekehrt.

7.14 Regionalverkehrslinie Leipzig – Dresden

Auf Grund der durch die Neubaustrecke initiierten Verschiebung der Fernverkehrszüge zwischen Leipzig und Dresden um 30 min wurde auch die im 1-h-Takt verkehrende Regionalverkehrslinie Leipzig – Dresden um ca. 30 min gegenüber ihrer heutigen Lage verschoben. Ihr kommt damit auch die Funktion zu, den Anschluss von Leipzig zur EC-Linie in Richtung Prag (– Budapest/Wien) in Dresden herzustellen, welcher heute zumindest teilweise noch von den Fernzügen wahrgenommen wird.

Durch den Einsatz moderner Regionalverkehrszüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, den Verzicht auf zwei Zwischenhalte (s. u.) und die Beendigung des S-Bahn-Ausbaus Dresden – Meißen kann die Reisezeit von derzeit ca. 1.34 h auf neu ca. 1.25 h gekürzt werden.

Im Bereich der dann als fertiggestellt angenommenen S-Bahn-Netze von Leipzig (Mitteldeutsches S-Bahn-Netz) und Dresden ergeben sich Überlappungen der Regionalverkehrslinie mit den jeweiligen S-Bahn-Linien. Daher konnten in beiden Bereichen je ein Zwischenhalt aufgelöst werden (im Bereich Dresden in Radebeul Ost, im Bereich Leipzig in Borsdorf oder Engelsdorf). Der Übergang von und zur jeweiligen S-Bahn ergibt sich in Wurzen und Coswig (bei Dresden).

7.15 Ergänzender Regionalverkehr Berlin – Dresden

Die bisherige Regional-Express-Linie Elsterwerda – Berlin (– Stralsund) wurde sinngemäß beibehalten, jedoch in Berlin wie auch schon die EC-Linie über die wieder aufzubauende *Dresdner Bahn* geleitet. Zusammen mit dem Abschluss des Streckenausbaus Berlin – Dres-

[3] RB = *Regional-Bahn* ist als Arbeitstitel zu verstehen und steht hier nicht für ein bestimmtes Eisenbahnverkehrsunternehmen. Er steht für eine Regionalverkehrslinie, die an allen Zugangsstellen hält.

den ergibt sich eine Reisezeitkürzung zwischen Elsterwerda und Berlin von knapp 30 min bei gleichen Zwischenhalten und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.
Die Verbindung zum Flughafen Berlin-Brandenburg wird durch kurze Übergangszeiten zur Regionalverkehrslinie Wünsdorf-Waldstadt – Flughafen Berlin-Brandenburg (– Berlin Stadtbahn ff.) erreicht, welche zwischen Wünsdorf-Waldstadt und Blankenfelde (bei Berlin) mehrere bahnsteiggleiche Übergangsstellen bietet.

Zur Ergänzung des Fernverkehrs zwischen Berlin und Dresden wurde eine Durchbindung der Regionalverkehrslinien Dresden – Elsterwerda und Elsterwerda – Berlin vorgesehen, welche in Bezug auf den dann durchgängig fertiggestellten Streckenausbau sinnvoll erscheint. Hierdurch ergeben sich in Dresden in etwa stündliche Abfahrten zum Flughafen Berlin-Brandenburg abwechselnd mit Fern- und Regionalverkehr und kurzen Umsteige-Anschlüssen. Außerdem werden die Gemeinden südlich von Elsterwerda günstiger an den Flughafen angeschlossen.

7.16 Regionalverkehrslinien Jena/Erfurt – Halle/Leipzig

Um die Relation Jena – Halle auch weiterhin anzubieten und den bereits genannten Fernverkehrsanschluss in Halle zu erreichen, wurde in Ergänzung zur Fernverkehrslinie über Jena im 2-h-Takt eine *Regional-Express*-Linie Jena – Halle (Saale) vorgesehen. Diese Linie erfüllt außerdem die Funktion, die im südlichen Sachsen-Anhalt liegenden Städte Merseburg, Weißenfels und Naumburg schnell mit Halle und über den dortigen Fernverkehr ebenfalls mit Berlin zu verbinden. Die Abfahrtszeiten in Jena (Paradies) sind in etwa identisch mit denen der Fernverkehrslinie nach Leipzig; in Halle (Saale) Hbf. ergeben sich Übergangszeiten zum Fernverkehr von ca. 10 min; eine Kurzwende der Linie im 0-Knoten ist möglich.

Die beiden Jena erschließenden Linien wurden im 30-Knoten Naumburg durch die beiden RE-Linien Erfurt – Leipzig und Erfurt – Halle ergänzt. Die RE-Linie Erfurt – Leipzig ist nach Meinung der Autoren bereits seit vielen Jahren vorgesehen, jedoch bisher fahrplantechnologisch nicht sinnvoll möglich wegen des Fernverkehrs zwischen beiden Städten. Sie erfüllt u. a. die Funktion, die Relation Jena – Leipzig wie bisher in etwa stündlich anzubieten – wenn auch nicht stündlich mit Fernverkehrszügen. Aus der RE-Linie Jena – Halle ergibt sich in Naumburg die Übergangsmöglichkeit auf die RE-Linie Erfurt – Leipzig. Zudem verbindet diese Linie Weimar und Leipzig umsteigefrei und Naumburg und Leipzig stündlich in Ergänzung der Fernverkehrslinie.

Die RE-Linie Erfurt – Halle ist gegenüber dem bisherigen ein zusätzliches Angebot. Sie ermöglicht z. B. eine stündliche Fahrtmöglichkeit in der Relation Weimar – Naumburg – Leipzig und kompensiert damit ebenfalls teilweise den in Weimar entfallenden ICE-Halt.
Die beiden von Erfurt ausgehenden RE-Linien erfüllen außerdem den Zweck, die Zugangsstellen entlang der Achse Weimar – Apolda – Naumburg mit dem Fernverkehrsknoten in Erfurt zu verbinden, wo relativ günstige Umsteigezeiten bestehen.

Die bisherige RB-Linie 20 Eisenach – Erfurt – Halle wurde nahezu unverändert übernommen. Sie stellt damit weiterhin in Eisenach Anschlüsse zum Fernverkehr her und bildet den 0-Knoten Weißenfels mit potentiellen Anschlüssen von und nach Leipzig.

7.17 Regionalverkehrslinie Naumburg – Saalfeld

Die bisherige RB-Linie Naumburg/Großheringen – Saalfeld wurde vom Grundsatz her unverändert übernommen. Sie hat in Naumburg Anschlüsse zur RB-Linie 20 Eisenach – Erfurt – Halle und in Saalfeld Anschlüsse zur Fernverkehrslinie Leipzig – Nürnberg und bedient dazwischen alle Zugangsstellen. Diese Linie kann auch weiterhin zweistündlich nach Großheringen anstatt nach Naumburg geführt werden. Auf diese Darstellung wurde hier nur der Einfachheit und Übersichtlichkeit wegen verzichtet.

7.18 Regionalverkehrslinie Nürnberg – Jena

Diese Linie wurde im Rahmen des Wettbewerbsprojekts *E-Netz Franken* vergeben und hier daher als vertraglich gebunden betrachtet. Sie wurde zwischen Bamberg und Jena bis auf geringfügige Abweichungen nahezu unverändert dem Musterfahrplan der Ausschreibung entnommen. In Bamberg ergeben sich Anschlüsse von der und zur ICE-Linie 28 (Berlin – Erfurt – Nürnberg – München). In Nürnberg werden wieder in etwa die Zeiten des Musterfahrplans erreicht.

Auf Grund ihrer langen Reisezeit (Jena – Nürnberg 2.52 h) bzw. des Umsteigezwangs in Bamberg ist diese Linie allein nicht geeignet, die entfallenden ICE-Halte Jena und Saalfeld zu kompensieren. (Die Reisezeit Jena – Nürnberg betrug im Jahre 2007 etwa 2.05 h und beträgt in diesem Konzept mit Umsteigen in Erfurt etwa 2.15 h.)

7.19 Regionalverkehrslinie Göttingen – Erfurt – Gera – Chemnitz/Altenburg

Die RE-Linie Nr. 1 Göttingen – Erfurt – Jena – Gera – Chemnitz im 2-h-Takt wird im Abschnitt Erfurt – Jena – Gera – Schmölln durch die RE-Linie Nr. 3 Erfurt – Altenburg zu einem 1-h-Takt verdichtet. Beide Linien wurden mit eingeschalteter Neigetechnik der Triebwagen der Baureihe 612 geplant, wodurch sich zwischen Weimar und Gera Reisezeitver-

kürzungen von ca. 10 min gegenüber dem aktuellen Jahresfahrplan ergeben. Die Reisezeit Erfurt – Weimar kürzt sich zudem durch die im Zielkonzept abgeschlossenen Bauarbeiten im Knoten Erfurt.

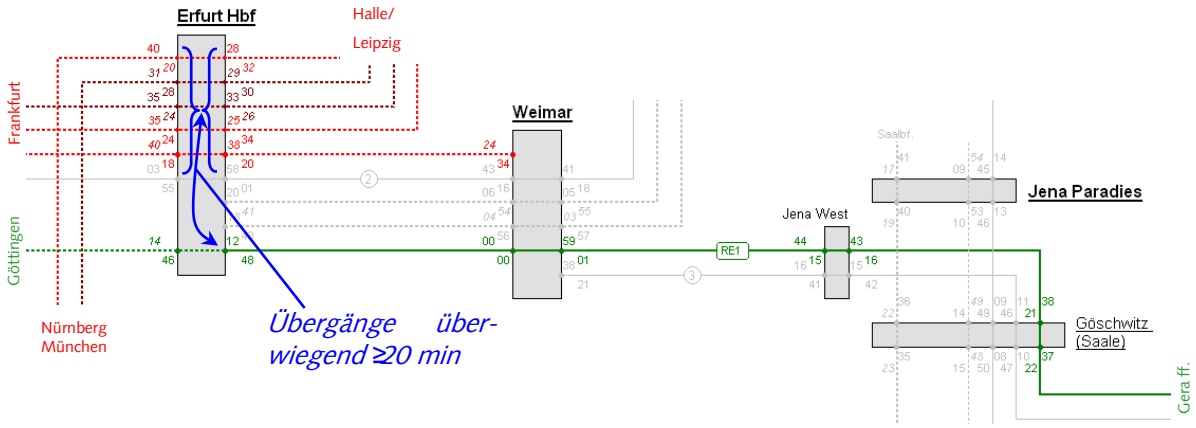
Der im heutigen Jahresfahrplan noch verkehrende Flügel dieser Linie von Gößnitz nach Zwickau wurde im *Fernverkehrskonzept 2017+* nicht mehr vorgesehen, weil die zukünftige S-Bahn-Linie *S5Express* des *Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes* in diesem Abschnitt in exaktem Anschluss an die Linie *RE 1* verkehrt. Es ergibt sich somit in Gößnitz ein Anschluss v. u. n. Zwickau. Ein Verkehren beider Linien im Blockabstand ist auf Grund der gegebenen Blockteilung mit Rücksicht auf die Wendezeit in Zwickau nicht sinnvoll und verkehrlich bedenklich.

Im Gegensatz zum heutigen Jahresfahrplan wurde die Linie jedoch wieder wie zuvor von und nach Chemnitz geführt (anstatt derzeit in Glauchau endend). Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass Chemnitz der aufkommensstärkere Zweig der Linie ist. In beiden Phasen wäre in Glauchau nur ein Anschluss von und zur *RegionalBahn*-Linie 30 Zwickau – Chemnitz gegeben, was als unattraktiv angesehen wird. In Phase 1 wäre der Anschluss zudem nur zur Verstärker-Linie der RB 30 gegeben (im 30-min-Versatz zum Grundtakt verkehrend), die nur in der Hauptverkehrszeit verkehrt.

Neu hinzugekommen ist ein Flügel dieser Linie von Gera nach Greiz, wie er auch im Wettbewerbsprojekt *Vogtlandnetz* bereits vorgesehen war. Dieser Flügel bietet sich auch dadurch an, da in Gera ohnehin die meisten Züge gestärkt bzw. geschwächt werden.
Die beiden Teillinien *RE 1* und *RE 3* kommen grundsätzlich dafür in Frage, den östlichen Teil der Thüringer Städtekette u. a. mit den Städten Weimar, Jena, Stadtroda, Gera, Schmölln und Altenburg mit dem Fernverkehrsknoten Erfurt zu verbinden. Trotz der gekürzten Fahrzeiten können die Übergangszeiten vom und zum Fernverkehr in Erfurt nicht optimal gestaltet werden, da

- die Strecke u. a. östlich von Weimar und westlich von Hermsdorf-Klosterlausnitz eingleisig ist und in diesen Abschnitten Zugkreuzungen stattfinden müssten,
- die Aufrechterhaltung des bereits etablierten 0-Knotens Gera gegen eine signifikante Abkehr von den heutigen Zeiten spricht sowie
- eine frühere Abfahrt / spätere Ankunft in Erfurt bedeuten würde, dass die Linie in Erfurt „gebrochen“ werden müsste oder ihre Fernverkehrsanschlüsse in Göttingen verliert. Die Fernverkehrsanschlüsse der Linie RE 1 in Göttingen sind auch für Städte östlich von Erfurt relevant, und zwar für die Reisezeiten von und nach Hannover, Bremen, Hamburg u. a. in dieser Richtung liegende Städte.

Aus diesen Gründen wurde entschieden, die RE-Linien im Wesentlichen basierend auf ihren bisherigen Knotenzeiten abzubilden, wodurch sich in Erfurt Übergangszeiten von überwiegend ≥20 min ergeben.



RE-Linien 1/3 Göttingen – Erfurt – Gera – Chemnitz/Altenburg im Abschnitt Erfurt – Gera mit Verdeutlichung der Übergangssituation in Erfurt

Eine weitere Konsequenz dieser Entscheidung ist, dass sich keine attraktiven Anschlüsse vom westlichen Teil der Linie (Raum Gotha – Bad Langensalza – Eichsfeld) zum Fernverkehr in Erfurt ergeben. Für viele der betroffenen Relationen sind die Anschlüsse in Göttingen eine akzeptable Alternative (z. B. Eichsfeld – Berlin, Frankfurt a. M., München).
Die Reisezeitkürzung zwischen Gera und Erfurt wirkt sich positiv z. B. auf die Reisezeit von Jena und Gera in Richtung Westen (und umgekehrt) aus, insbesondere zur ICE-Linie 50 von und nach Frankfurt am Main.

7.20 Regionalverkehrslinie Weimar – Gera

Diese Linie wurde im Rahmen des Wettbewerbsprojekts *Dieselnetz Ostthüringen* an die Erfurter Bahn GmbH vergeben. Unter anderem aus diesem Grunde wurde sie unverändert gegenüber dem Musterfahrplan dieser Ausschreibung abgebildet. Sie hat damit in Weimar Anschluss an die RB-Linie 20 von und nach Erfurt und verkehrt im Abschnitt Weimar – Göschwitz im 1-h-Takt. Von Jena ergeben sich in Richtung Erfurt in etwa halbstündliche Abfahrten, wenn auch mit unterschiedlichen Reisezeiten.

Die Linie ist wegen ihres Fahrzeugeinsatzes, des Umsteigezwangs in Weimar und der nicht erfolgten Ausrichtung auf den Fernverkehr nach Ansicht der Autoren wenig dafür geeignet, zur Fernverkehrsanbindung beizutragen und hier daher nur der Vollständigkeit halber dargestellt.

7.21 Regionalverkehr um Gera

Der Regionalverkehr in den Relationen Leipzig – Gera – Saalfeld / Hof wurde den neuen Anschlüssen in Leipzig angepasst, d. h. zwischen Leipzig und Gera um ca. 30 min verschoben. Damit gliedern sich die Züge dieser Strecke in den 0-Knoten Gera ein; es ergeben sich günstige Umsteigebeziehungen zur RE-Linie Nr. 1/3 (Göttingen –) Erfurt – Jena – Gera – Chemnitz/Altenburg sowie zu den Zügen in und aus Richtung Greiz. In südlicher Fortsetzung wurden die Züge von Leipzig nach Zeulenroda und zweistündlich weiter nach Hof geführt, so dass aus diesen Richtungen ebenfalls der 0-Knoten Gera erreicht wird.
Dies bedeutet auch die Wiedereinführung des früheren Vier-Länder-Express' Leipzig – Zeitz – Gera – Hof (– Regensburg) zumindest zwischen Leipzig und Hof. Die Reisezeit Leipzig – Hof wäre jedoch mit ca. 2.25 h weiterhin über Gera länger als die hier über Plauen – Altenburg mit 2.06 h berechnete. Dies ist u. a. auf die noch nicht absehbare und hier nicht weiter unterstellte Fertigstellung des Streckenausbaus Weida – Mehltheuer zurückzuführen.

Die Regionalzüge im Abschnitt Gera – Saalfeld wurden davon abweichend weiterhin auf Anschlüsse in Saalfeld v. u. n. Nürnberg ausgelegt. Hierdurch ergeben sich in etwa halbstündliche Fahrtmöglichkeiten zwischen Gera und Weida sowie „Über-Eck-Anschlüsse" in Weida.

Der Regionalverkehr zwischen Gera und Greiz wurde zweistündlich mit Zügen aus dem Vogtlandnetz (aus Richtung Weischlitz – Plauen kommend) und zweistündlich überlagert dazu mit Flügelzügen aus der RE-Linie 1/3 Erfurt – Gera gebildet, wie dies im Wettbewerbsverfahren *Vogtlandnetz* vorgesehen war. Die Flügelzüge Erfurt – Gera – Greiz ermöglichen regelmäßig umsteigefreie Verbindungen zwischen Greiz und der Landeshauptstadt, wenn auch mit mäßigem Aufenthalt in Gera.

7.22 Regionalverkehrslinie Leipzig – Chemnitz

Die als *Chemnitz-Leipzig-Express (CLEX)* vermarktete und im 1-h-Takt verkehrende Regional-Express-Linie Leipzig – Chemnitz wurde vom Grundkonzept unverändert vorgesehen. Die auf das derzeitige Betriebskonzept dieser Linie baulich festgelegte Infrastruktur dieser Strecke lässt kein anderes sinnvolles Betriebskonzept mit kurzer Reisezeit zu.

Wegen der durch die Neubaustrecke initiierten Verschiebung der meisten Fernverkehrslinien in Leipzig (von und nach Erfurt und Berlin) um 30 min kommt auch eine Verschiebung der RE-Linie Leipzig – Chemnitz um 30 min in Frage, wie dies in der Linientaktkarte dargestellt wurde. Hieraus ergeben sich wie heute Übergänge von und nach Berlin mit ca. 25 min Übergang, jedoch lange Übergänge von und nach Erfurt – Frankfurt a. M. In dieser Variante wäre die Gesamtreisezeit Chemnitz – Berlin mit ca. 2.30 h über Leipzig kürzer als die über Riesa – Elsterwerda. In Chemnitz ergibt sich ein Anschluss in Phase 1 zur RB-Linie 30 Zwickau – Dresden und in Phase 2 zur Fernverkehrslinie Nürnberg – Dresden.

Alternativ kommt in Frage, die RE-Linie Leipzig – Chemnitz weiter in etwa der heutigen Lage zu fahren. Hieraus ergäben sich in Leipzig Anschlüsse von ca. 20 min in und aus Richtung Erfurt – Frankfurt a. M. und von ca. 25 min in und aus Richtung Magdeburg – Hannover, jedoch relativ lange Anschlüsse von und nach Berlin. Die Gesamtreisezeit Chemnitz – Berlin wäre dann mit ca. 2.40 h über Riesa – Elsterwerda kürzer. Diese Variante kann insbesondere dann in Frage kommen, wenn die direkte Linie Chemnitz – Riesa – Elsterwerda – Berlin so häufig angeboten werden kann, dass die schlechteren Anschlüsse in Leipzig dadurch kompensiert werden.

7.23 Regionalverkehr um Coburg

Die Regionalverkehrslinien in und um Coburg wurden exemplarisch an den zweistündlichen Fernverkehrshalt in Coburg angepasst, d. h. aus den drei Richtungen Sonneberg, Bad Rodach und Lichtenfels besteht jeweils Anschluss an die in Coburg haltende ICE-Linie. Überlagert dazu besteht in den Stunden, in denen der Fernverkehr nicht in Coburg hält, weiterhin eine umsteigefreie Direktverbindung zwischen Sonneberg und Nürnberg über Lichtenfels, wie es im Wettbewerbsprojekt *E-Netz Franken* vorgesehen war.

Die Regionalzüge Bad Rodach – Coburg – Lichtenfels – Bayreuth (– Weiden) binden außerdem in Lichtenfels an die zweistündlich verkehrende Fernverkehrslinie Leipzig – Jena – Nürnberg (– Stuttgart) an. Die Knoten Coburg und Lichtenfels zusammen bieten damit eine sich wechselseitig ergänzende Anbindung der Fernverkehrshalte an die umliegenden Orte.

7.24 Anmerkungen zum City-Tunnel Leipzig

Während der Konstruktion des Fernverkehrskonzeptes wurde in Betracht gezogen, auch den City-Tunnel Leipzig für Fernverkehr mitzubenutzen. Konkret in Frage kommen würden hierfür die zweistündlich aus Richtung Hannover – Magdeburg in Leipzig endende IC-Linie sowie die Fernverkehrslinie (München – Hof/Prag –) Plauen – Leipzig.

Nach eingehenden Untersuchungen und Überlegungen wurde die Führung einer Fernzuglinie durch den City-Tunnel jedoch aus folgenden Gründen nicht umgesetzt:

- Die Zugfolge der S-Bahnen im City-Tunnel wurde, wie in den entsprechenden Wettbewerbsverfahren zum Mitteldeutschen S-Bahn-Netz veröffentlicht, mit einem reinen 5-min-Takt angenommen. Der Infrastrukturausbau des City-Tunnels lässt bei einem reinen 5-min-Takt keine weiteren Trassen zu. Ein Verzerren des 5-min-Taktes (z. B. in einen 5-4-4-8-4-5...-min-Abstand der S-Bahnen) wurde mit Rücksicht auf die damit verbundene Unattraktivität des S-Bahn-Angebots sowie die Zwangspunkte auf den teilweise eingleisigen Zulaufstrecken nicht in Betracht gezogen.
- Im City-Tunnel sind keine speziellen Bahnsteige für Fernverkehr vorgesehen. Die Fernzüge müssten daher am Tunnelbahnsteig der S-Bahn halten. Dies ist wegen der Belegung der S-Bahnen maximal mit 2 min Aufenthalt möglich. Mit der konkret gegebenen zeitlichen Lage der in Frage kommenden Fernzuglinien müssten diese daher in Richtung Süden abfahren, bevor die potentiellen Anschlusszüge aus Richtung Berlin und Erfurt ankommen – ein Anschluss aus

Richtung Berlin und Erfurt in Richtung Süden und umgekehrt durch den City-Tunnel wäre folglich nicht möglich.

- Zumindest in der Hauptverkehrszeit muss in Betracht gezogen werden, dass die Linie aus kapazitiven Gründen nördlich/westlich von Leipzig mit längeren Zügen gefahren werden sollte, als die Bahnsteiglänge im City-Tunnel Leipzig zulässt. Ein Stärken oder Schwächen der Züge in Leipzig Hbf. tief ist sowohl aus Gründen der Bahnsteiglänge als auch wegen der Gleisbelegung nicht möglich.
- Da ein weiterer Verkehrshalt der Fernzüge im Bereich des City-Tunnels Leipzig (neben Leipzig Hbf. tief) wegen der Bahnsteiglängen nicht möglich wäre, würde ein Verkehren der Fernzüge keinen verkehrlichen Mehrwert bieten. Der Fahrzeitgewinn gegenüber dem potentiellen Verkehren der Fernzüge am City-Tunnel vorbei ist gering, da sich diesem dem vergleichsweise langsamen S-Bahn-Takt unterordnen müssten.

Die IC-Linie aus Richtung Hannover – Magdeburg endet daher weiterhin in Leipzig Hbf. mit Übergang von der und zur Fernverkehrslinie Richtung Hof – München/Prag, welche unter Umgehung des City-Tunnels Leipzig über Leipzig-Plagwitz geplant wurde.

8 Kontakt zum VCD

8.1 Der VCD, Landesverband Elbe-Saale

Ein optimales Bus- und Bahnangebot, mehr Platz für Fahrräder, umweltschonende Autos, mehr Sicherheit für Kinder: So sieht nachhaltige Mobilität für den Verkehrsclub Deutschland aus. Um diese Vision zu verwirklichen, wurde der VCD e.V. 1986 gegründet. Seitdem haben umweltbewusste mobile Menschen eine Alternative zu den herkömmlichen Automobilclubs und die Verkehrspolitik ein ökologisches Korrektiv. Derzeit unterstützen deutschlandweit 60.000 Mitglieder und Förderer den VCD. In Mitteldeutschland ist der VCD der mitgliederstärkste Fahrgastverband.

8.2 Ansprechpartner

Bei Rückfragen zu diesem Positionspapier und zur detaillierten Auslegung der einzelnen Themen, sind wir gerne bereit, diese zu erläutern. Bitte wenden Sie sich dazu an den

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Landesverband Elbe-Saale
Grünewaldstraße 19
04103 Leipzig

E-Mail: elbe-saale@vcd.org
Telefon: (0341) 2155535
Telefax: (0341) 2155536

Landesvorsitzender
Jan Krehl
Telefon: 0173-1379931

Sprecher der Arbeitsgruppe
Fernverkehrskonzept für Mitteldeutschland
Clemens Kahrs
Telefon: (0179) 7518502
E-Mail: clemenskahrs@nexgo.de

Foto: Felix Thiele

Herausgeber
VCD Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Elbe Saale e.V.
Grünewaldstraße 19, D-04103 Leipzig
Telefon: 0341-2155535, Mail: elbe-saale@vcd.org
www.vcd.org/elbe-saale

Redaktion
Fachliche Unterstützung: Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung iRFP, Dirk Bräuer, Fasanenweg 12, 04420 Frankenheim
Redaktionsschluss: 1.06.2012
V.i.S.d.P.: Jan Krehl, Vorsitzender des VCD Landesverbandes Elbe-Saale e.V.

Das Fernverkehrskonzept wurde federführend erstellt von Matthias Albrecht (Halle/Saale), Matthias Altmann (Weimar), Karsten Imbrock (Dresden), Clemens Kahrs (Dresden), Jens Kiebjiess (Magdeburg), Jan Krehl (Halle/Saale), Ralf Kuke (Erfurt), Harald Lindner (Leipzig), Matthias Reichmuth (Leipzig), Hagen Riedel (Naumburg), Michael Schmiedel (Leipzig).

Verwendung von Auszügen aus der Publikation unter Angabe der Quelle gestattet.

VCD Verkehrsclub Deutschland