

Büro für Flächen-
und Verkehrsplanung

Alexanderstr. 18
90762 Fürth
Tel. 0911 / 773192

AUSBAU DER BAHNVERBINDUNGEN zwischen FRANKEN, SACHSEN UND THÜRINGEN

Inhalt	Seite
A. AUSGANGSSITUATION	5
B. VORHANDENE AUS- UND NEUBAUPLANUNGEN	7
C. MÖGLICHE ALTERNATIVEN	10
1. Nürnberg - Saalfeld - Leipzig - Halle / Berlin	12
2. Nürnberg- Hof - Plauen- Leipzig / Dresden.....	17
3. Schweinfurt - Bad Neustadt/Saale - Suhl - Erfurt.....	23
4. Coburg - Eisfeld / Hildburghausen- Schleusingen - Suhl	25
5. Weitere Schienenverbindungen innerhalb des untersuchten Gebietes	30
6. Weitere Schienenverbindungen am Rand des untersuchten Gebietes	33
D. VORSCHLÄGE VON FRANKEN-PLAN	35
1. Planfall - "Unveränderter Kurs"	38
2. Planfall - "Ökologische Wende"	42
E. VARIANTENVERGLEICH	50
F. FAZIT	53

AUSBAU DER BAHNVERBINDUNGEN ZWISCHEN FRANKEN, SACHSEN UND THÜRINGEN

Herausgeber franken-plan, Büro für Flächen- u. Verkehrsplanung,
Alexanderstr. 18, 90762 Fürth
Autoren Jörg Schäfer, Werner Schmidt, Lothar Berthold
Vervielfältigung Kopierzentrum Süd,
Pillenreuther Str. 34, 90459 Nürnberg
Vertrieb Wissenschaftlich-Publizistischer Verlag,
L. Berthold, Postfach 1212, 90762 Fürth
ISBN 3-927347-27-2
© franken-plan, Juni 1993

Die Herstellung dieser Studie wurde von DEN GRÜNEN (Bezirksverband Oberfranken,
Bayerische Landtagsfraktion und Landesarbeitskreis Verkehr) mitfinanziert.

VORWORT

Die Bundesregierung und die Bayerische Staatsregierung beabsichtigen, in den nächsten Jahren durch vermehrten Fernstraßenbau und neue Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecken den drohenden Verkehrsinfarkt zu verhindern. Zwischen Bayern und den "neuen Bundesländern" sollen zwei neue Autobahnen und eine neue Bahnlinie Nürnberg - Erfurt entstehen. Mit diesen äußerst kostspieligen Vorhaben wird aber nur noch mehr Verkehr erzeugt und wertvolle Naturräume werden zubetoniert und zerschnitten.

Bündnis 90 / DIE GRÜNEN setzen sich dagegen für eine ökologische und menschengerechte Verkehrspolitik ein. Das bedeutet Verzicht auf den Bau von weiteren Fernstraßen und Hochgeschwindigkeitsbahnen. Stattdessen treten Bündnis 90 / DIE GRÜNEN für einen landschaftsangepaßten und sozialverträglichen Ausbau der bestehenden Eisenbahnstrecken unter Mitwirkung der betroffenen Bevölkerung und der Naturschutzverbände ein. Darüber hinaus sind durch weitergehende Maßnahmen die Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Versorgung wieder näher zusammenzuführen, um überflüssigen Verkehr zu vermeiden.

Der Ausbau der vorhandenen Bahnlinien ermöglicht neben Verbesserungen für den Fernverkehr auch eine wesentliche Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Wo in Einzelfällen kurze, landschaftsangepaßte Neubauabschnitte vonnöten sind, müssen Belange des Umweltschutzes durch eine ökologische Detailplanung gebührend berücksichtigt werden.

Die vorliegende Untersuchung von franken-plan zeigt auf, daß diese Ziele im Verkehrskorridor Franken - Thüringen / Sachsen zweifellos realisiert werden können, wenn es nur politisch gewollt ist.

Bündnis 90 / DIE GRÜNEN sehen in diesem Konzept die Möglichkeit, konkrete Schritte zu einer ökologischen und menschengerechten Wende der Verkehrsplanung einzuleiten. Es liegt nun auch an allen betroffenen BürgerInnen und PolitikerInnen, dies in die Tat umzusetzen.

DIE GRÜNEN, Bezirksverband Oberfranken

DIE GRÜNEN im Bayerischen Landtag - Dr.Christian Magerl MdL, Sofie Rieger MdL
Elly Zorn, Helmut Brückner MdL

DIE GRÜNEN, Landesarbeitskreis Verkehr - Heinz Hetz

Von Ost nach West gesehen gab es bis 1945 folgende zehn Schienenverbindungen über die spätere „Zonengrenze“:

1. (Plauen -) Gutenfürst – Feilitzsch (- Hof)
2. (Saalfeld – Wurzbach -) Blankenstein – Marxgrün (- Selbitz – Hof)
3. (Saalfeld -) Probstzella – Ludwigsstadt (- Kronach – Bamberg)
4. Ludwigsstadt – Lehesten
5. Pressig-Rothenkirchen – Alexanderhütte (- Tettau)
6. (Pressig-Rothenkirchen -) Burggrub – Neuhaus-Schierschnitz (- Sonneberg)
7. Neustadt bei Coburg – Fürth am Berg (- Ebersdorf – Coburg)
8. (Probstzella – Lauscha -) Sonneberg – Neustadt (-Coburg)
9. (Eisenach Meiningen -) Eisfeld – Görzdorf – Coburg (- Lichtenfels)
10. (Suhl / Meiningen -) Rentwertshausen – Mellrichstadt (- Schweinfurt)

Seit den 50er Jahren führen nur noch auf den beiden wichtigsten Strecken zwischen Gutenfürst und Feilitzsch sowie Probstzella und Ludwigsstadt einige wenige Züge vom einen deutschen Staat in den anderen. Die ehemals zweigleisigen Hauptbahnen wurden nur noch eingleisig betrieben, und da im Laufe der Jahre lediglich die wichtigsten Instandhaltungsarbeiten verrichtet wurden, blieb das technische Niveau immer weiter hinter vergleichbaren (westdeutschen) Strecken zurück.

Schon vor der Wiedervereinigung im Jahre 1990 wurde offensichtlich, daß diese beiden Strecken dem ständig zunehmenden Verkehr nicht gewachsen sind. Um absehbaren Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken, wurde kurzfristig beschlossen, die Gleisanlagen wieder auf den Vorkriegsstand auszubauen. Die Sanierung der Bahnstrecken im ehemaligen Grenzgebiet erforderte sehr hohen Aufwand, nach 40 Jahren "Rückeroberung durch die Natur" glich dies vielerorts einem "Neubau auf vorhandener Trasse". Zwischen Saalfeld und Lichtenfels (einschließlich Elektrifizierung bis zum 67 km nördlich von Saalfeld gelegenen Camburg) mußten 1022 Millionen DM, zwischen Plauen und Hof 135 Millionen DM veranschlagt werden.

Dem besonderen Engagement der betroffenen Bundes- und Reichsbahndirektionen ist es zu verdanken, daß zusätzlich auch die hauptsächlich dem Regionalverkehr dienenden Verbindungen zwischen Sonneberg und Neustadt bei Coburg (für 43 Millionen DM) und zwischen Rentwertshausen und Meiningen (für 35 Millionen DM) wiederhergestellt wurden.

B. VORHANDENE AUS- UND NEUBAUPLANUNGEN

Die Prognosen des Bundesministers für Verkehr bis zum Jahr 2010 gehen von einer erheblichen Steigerung des Verkehrsvolumens im Bundesgebiet aus: Im Personenverkehr wird eine Zunahme um ein Drittel erwartet, im Güterverkehr sogar ein Ansteigen von ca. 70 %. Da zwischen den alten und den neuen Bundesländern noch ein erheblicher „Nachholbedarf“ besteht, soll das Aufkommen in diesen Relationen noch wesentlich stärker zunehmen - im Güterverkehr wird mehr als die sechsfache Transportmenge angekündigt! Die voraussichtlich ab 1995 wieder durchgehend zweigleisig befahrbaren Strecken über Plauen -Hof und Saalfeld - Kronach sind diesem „Ansturm“ angeblich nicht gewachsen.

Um entsprechende Kapazitäten zu schaffen, und um die Verbindung Berlin - Leipzig Nürnberg - München in das (inter-)nationale Hochgeschwindigkeitsnetz für Eisenbahnen mit Spitzengeschwindigkeiten bis zu 300 km/h einbinden zu können, schlug der Bundesminister für Verkehr 1991 im Rahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ als Projekt 8 eine Aus- und Neubaustrecke Nürnberg - Bamberg - Coburg - Erfurt vor.

Die Planungen sehen von Nürnberg bis Ebersfeld auf ca.80 km einen viergleisigen Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Bahnstrecke vor, daran schließt sich ein etwa 110 km langer Neubauabschnitt bis Erfurt an. Nordöstlich von Erfurt sind weitere umfangreiche Aus- und Neubauten vorgesehen, die auch in Zusammenhang mit den Projekten 7 und 9 Frankfurt - Erfurt - Leipzig - Dresden stehen.

Aus ökologischer und ökonomischer Sicht ist bei diesen Planungen insbesondere der etwa 110 km lange Neubauabschnitt Erfurt - Ebersfeld bedenklich, der die in weiten Teilen noch unberührte Landschaft des Thüringer Waldes durchschneidet. Aber auch im Ausbauabschnitt, wo die Bahntrasse auf die doppelte Breite erweitert werden soll, ergeben sich erhebliche Eingriffe in die Bebauung.

Fragwürdig ist schon das Prinzip des Hochgeschwindigkeitverkehrs an sich: Die geforderten Mindestradien von 7000 Metern und Maximalneigungen von 1,25 % erlauben es kaum, die Linienführung der Landschaft anzupassen. Die Bahnstrecken bestehen fast ausschließlich aus Brücken, Dämmen, Einschnitten und Tunnels, was sehr hohe Baukosten zur Folge hat: Auf den beiden 1991 fertiggestellten Neubaustrecken Hannover - Würzburg und Mannheim - Stuttgart mußten pro Streckenkilometer fast 40 Millionen DM aufgebracht werden ! Die zur Verfügung stehenden Finanzmittel sind durch diese 'Prestigeobjekte' gebunden, sodaß in andere Strecken kaum noch investiert wird und deren Attraktivität stetig nachläßt.

Auch aus technischer Sicht muß sich das ICE-Konzept Kritik gefallen lassen: Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt der Energieverbrauch eines Zuges (wie bei jedem anderen Verkehrsmittel) überproportional an. Wenn das Tempo von 160 km/h um etwa 50 % auf 250 km/h erhöht wird, verdoppelt sich der Energiebedarf! Ein ICE verbraucht daher pro beförderter Person annähernd genauso viel Primärenergie wie ein (gleich gut oder schlecht besetzter) Mittelklasse- PKW.

Die großen Geschwindigkeitsunterschiede auf den Neubaustrecken wirken sich zudem negativ auf deren Kapazität aus: Könnten auf einem Richtungsgleis bei gleichem tempo theoretisch bis zu 20 Züge im 3-Minuten-Abstand fahren, „vernichtet“ jeder schnellere oder langsamere Zug mehrere mögliche Fahrplantrassen. Da ein Güterzug nur halb so schnell wie ein ICE fährt, müßte er sehr oft auf Zwischenstationen anhalten, um überholt zu werden – daraus ergäbe sich neben überlangen Fahrzeiten durch das häufige Anfahren und Abbremsen ein erheblicher Energiemehrverbrauch. Die Verkehrsarten werden daher „entmischt“: Tagsüber gehören die Neubaustrecken dem Personenfernverkehr und nachts den Güterzügen - der Nahverkehr hat auf diesen Trassen überhaupt nichts zu suchen.

Die zunächst von den umfangreichen Baumaßnahmen und später vom stark zunehmenden Verkehrslärm betroffenen Gemeinden zwischen Erfurt und Nürnberg, aber auch Umweltschutz- und Fahrgastverbände lehnen aus den genannten Gründen dieses „Jahrhundertprojekt“ größtenteils ab. Der „Bund Naturschutz Bayern“ und die Bürgerinitiative „Das bessere Bahnkonzept“ haben die „Planungsgruppe Vieregg-Rößler GmbH“ beauftragt. Alternativen zu erarbeiten mit dem Ziel, den zu erwartenden den Verkehr auf die bestehenden Strecken zu verteilen.

Diese Untersuchung wurde im August 1992 veröffentlicht und weist in der Analyse der „offiziellen“ Planungen sehr deutlich darauf hin, daß die Neubaustrecke nicht das leisten kann, was von ihren Verfechtern versprochen wird. Durch den Thüringer Wald soll kein Basistunnel gebaut werden, sondern die Gleise verlaufen dicht an der Geländeoberfläche. Der Scheitelpunkt (620m) liegt höher als auf der „alten“ Strecke über Probstzella (590m im Bahnhof Steinbach am Wald), was lange Steigungsabschnitte erforderlich macht. Auf diesen können die Züge nicht durchgehend ihre Geschwindigkeit halten, der ICE würde auf weiten Abschnitten nicht die werbewirksamen 250 km/h erreichen. Probleme ergeben sich auch für den schweren Güterverkehr: die auf absehbare Zeit zur Verfügung stehenden Lokomotiven werden nicht in der Lage sein, die ursprünglich vorgesehenen 1800-Tonnen-Züge mit der geforderten Geschwindigkeit über die Strecke zu befördern.

Die wichtigste Aussage der Untersuchung ist, daß unter den gegenwärtig absehbaren Rahmenbedingungen (ohne eindeutige Kurskorrektur zugunsten umweltverträglicher Verkehrssysteme) keine wesentliche Verlagerung des Aufkommens von der Straße auf die Schiene zu erwarten ist. Über die bereits im Bau befindlichen Arbeiten zur Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit hinaus sind in diesem Fall keine Erweiterungen im Eisenbahnnetz erforderlich, um die absehbaren Zuwächse zu bewältigen.

Die weiteren ‚Vieregg-Rößler‘-Ausführungen für den Fall einer Umkehr in der Umwelt- und Verkehrspolitik (sichtbar z.B. auch im Verzicht auf den Neubau einer Autobahn Coburg - Suhl - Erfurt) müssen dann aber sehr kritisch betrachtet werden. Die eigentliche Zielsetzung „Verteilung des Verkehrs auf die bestehenden Bahnverbindungen“ wird leider aus den Augen verloren, als Lösung wird letztlich der Bau einer alternativen Neubaustrecke Nürnberg - Bayreuth - Werdau (in Sachsen) weitgehend entlang der Autobahn vorgeschlagen.

Durch „herabgeschraubte“ bauliche Anforderungen (kleinere Minimalradien, größere Maximalsteigungen) soll sie zwar besser an die Landschaft angepaßt werden können, durch die doppelte Länge der völlig neu zu bauenden Streckenabschnitte (ca. 200 km) ist der Landschaftsverbrauch dennoch größer als bei der von Bundes- und Reichsbahn (DB/DR) favorisierten Neubauabschnitt (Nürnberg -) Ebenfeld - Erfurt. Außer den technischen Problemen (es wird das neue Prinzip des „Schwungfahrens“ der Züge unterstellt, wogegen sicherheitsrelevante Bedenken bestehen) würde diese Strecke den Fernverkehr genauso bündeln wie das von DB und DR verfolgte Projekt, die Auswirkungen würden nur von Coburg nach Hof verlagert.

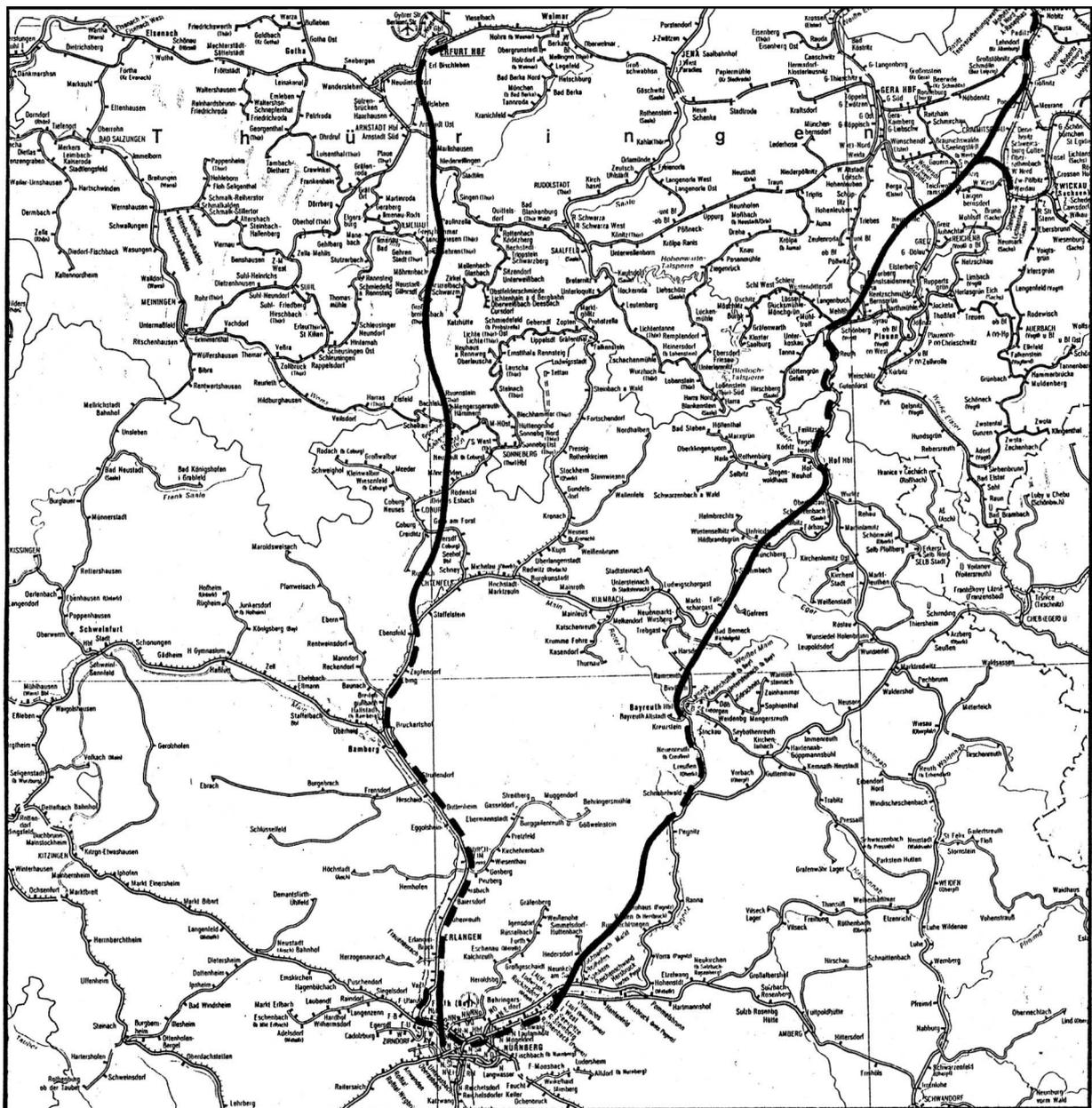


Abb.2: Vorgesehene Linienführung der DB/DR-Aus-/Neubaustrecke (Nürnberg -) Ebenfeld - Erfurt (Variante 5) und des alternativen Vorschlags Nürnberg - Bayreuth - Hof - Werdau von „Viereg-Rößler“.

C. MÖGLICHE ALTERNATIVEN

Im Hinblick auf eine zukunftsorientierte Umweltpolitik spielen Verkehrsvermeidung und Verlagerung des verbleibenden Verkehrs von der Straße auf die Schiene eine zentrale Rolle. Bei konsequenter Verfolgung dieser Ziele kommen auf die Bahn erhebliche Nachfragesteigerungen zu, dennoch muß auch der Ausbau und Betrieb des Schienennetzes selber kritischen Anforderungen gerecht werden. Die von DB/DR und auch „Vieregg-Rößler“ vorgesehenen Neubaustrecken sind wegen ihrer enormen Landschaftseingriffe bedenklich.

In Rückbesinnung auf die eigentliche Zielvorgabe "Verteilung der Verkehrsströme auf die vorhandenen Bahnlinien" stellt daher franken-plan diesen beiden Positionen ein eigenes Konzept gegenüber.

Welches Potential in den vorhandenen, seit dem 2. Weltkrieg vernachlässigten Bahnlinien zwischen Nürnberg und Berlin liegt, zeigt ein Rückblick auf den Fahrplan 1938/39:

FDt 551	D 139	FD 79		FD 80	FDt 552
ab 6.40	ab 8.40	ab 12.05	München Hbf	18.28 an	23.40 an
8.28/34	11.00/11	14.00/10	Nürnberg Hbf	16.12/20	21.43/49
	13.56/59		Saalfeld/Saale		
12.03/09			Leipzig Hbf		18.03/09
	15.35/42	18.10/16	Halle/Saale	11.55/59	
13.24 an	17.38 an	20.02 an	Berlin Anh. Bf	ab 10.15	ab 16.40

Während der IC von Nürnberg nach Berlin heute etwa 6½ Stunden benötigt, schaffte es der schnellste Zug damals (FDt 551) in weniger als 5 Stunden. Dieser FDt war ein Diesellochtriebwagen der Bauart „Fliegender Hamburger“ mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Dank seiner guten Beschleunigung konnte er auch auf kurzen Abschnitten hohe Geschwindigkeiten erreichen.

Die Eisenbahntechnik hat seither enorme Fortschritte gemacht. Wenn ab 1995 von München bis Berlin durchgehend mit E-Loks gefahren werden kann, sind noch kürzere Fahrzeiten als 1939 möglich. Zwischen München-Pasing und Donauwörth können die IC-Züge bereits heute auf „alten Gleisen“ 200 km/h fahren – zwischen Erlangen und Lichtenfels wurden solche Versuchsfahrten ebenfalls schon durchgeführt, für den Planbetrieb müßte die Signaltechnik aber noch um die Linienzugbeeinflussung (LZB) erweitert werden.

Franken-plan beleuchtet im folgenden eingehend alle Strecken, die für den Verkehr zwischen Franken, Sachsen und Thüringen Bedeutung haben und untersucht, welche Reisezeiten mit einem „erweiterten Ausbau“ (etwa bis zum Jahr 2000) erreicht werden können.

Es wird davon ausgegangen, daß zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auch abseits einiger weniger Neubaustrecken investiert wird und im IC- und IR-Verkehr moderne Züge mit „gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung“ eingesetzt werden. Diese „Neigezüge“ können in Kurven mit höheren Geschwindigkeiten fahren, da eine elektronische Steuerung den gesamten Wagenkasten in eine Schräglage bringt und dadurch die starken Fliehkräfte ausgleicht. Je nach Streckenverhältnissen verkürzt sich die Gesamtreisezeit um 10 bis 30 %, aufwändige Streckenbegradigungen werden unnötig.

Entsprechende Fahrzeuge wurden inzwischen von mehreren Herstellern zur Serienreife entwickelt, die ersten Triebwagen nach dem System des italienischen Herstellers Fiat („Pendolino“) setzt die DB seit 1991 im Regelbetrieb zwischen Nürnberg, Bayreuth und Hof ein. „Neigezüge“ sind sicherlich teurer als vergleichbare Reisezug- oder Triebwagen herkömmlicher Bauart, dies trifft aber ebenso auf das High-Tech-Produkt ICE zu, dessen Einsatz DB und DR auf der Neubaustrecke von Nürnberg über Erfurt nach Berlin planen.

Zur Veranschaulichung der Ausbauvorschläge werden die erzielbaren Reisezeiten in tabellarischer Form mit dem Ist-Zustand verglichen. Die Fahrzeiten werden überschlägig unter Annahme einer Beschleunigung von $0,2 \text{ m/s}^2$, Fahrt mit angegebener Höchstgeschwindigkeit und Verzögerung mit $0,6 \text{ m/s}^2$ errechnet. Im Bereich einiger Bahnhöfe müssen die Züge kurzzeitig das Tempo drosseln. Diese „Geschwindigkeitseinbrüche“ sind in Klammern angegeben und gelten für maximal 2 Kilometer. Im Anschluß daran kann wieder die zuvor aufgeführte Höchstgeschwindigkeit gefahren werden. Für nicht berücksichtigte Langsamfahrstellen, Unregelmäßigkeiten im laufenden Betrieb und als „Fahrplanpuffer“ müssen den errechneten Werten als Fahrplangrundlage 5 bis 10 % Reserve hinzugezählt werden.

„IC bzw. IR“ in der dritten Zeile bedeutet IC oder IR mit herkömmlicher Fahrzeugtechnik,
„Neigezug“ in der dritten Spalte bedeutet IC oder IR mit Wagenkastenneigeinrichtung.

Im Anschluß an die „Reisezeittabellen“ werden zusätzliche, langfristig denkbare Maßnahmen vorgestellt, die bei anhaltendem Anwachsen der Nachfrage die Kapazität und Attraktivität der jeweiligen Strecke steigern können. Dabei ist das vorrangige Ziel von franken-plan, die Vielzahl von Möglichkeiten zum Ausbau des bestehenden Schienennetzes aufzuzeigen und deren Auswirkungen grob zu skizzieren.

Die meisten Vorhaben sind unabhängig voneinander realisierbar und können in überschaubaren Zeiträumen abschnittsweise gebaut und in Betrieb genommen werden. Dieses „modulare Konzept“ sorgt für größtmögliche Flexibilität – der Ausbau des Schienennetzes kann schrittweise erfolgen und sowohl der Entwicklung des Verkehrsaufkommens als auch den zur Verfügung stehenden Mitteln angepaßt werden.

1. Nürnberg – Bamberg – Saalfeld - Leipzig / Halle - Berlin

Wie bereits erwähnt, war diese Strecke bis 1945 die wichtigste Verbindung zwischen Berlin und Süddeutschland. Da sie von den verbliebenen Strecken über die innerdeutsche Grenze die besten baulichen Voraussetzungen aufwies, hat sie diesen Stellenwert auch nach der „Wiedervereinigung“ eingenommen.

DB und DR werden voraussichtlich bis 1995 durchgehend zwei Gleise mit Oberleitung verlegt haben. franken-plan hält darüber hinaus noch folgende Maßnahmen für wünschenswert und zweckmäßig:

– Bau von zwei zusätzlichen Gleisen für den Personenverkehr zwischen Nürnberg Hbf und Fürth-Siebenbogenbrücke (hier trennen sich die Strecken nach Würzburg und Bamberg) für unabhängigen Betrieb von Nah- und Fernverkehr. Dabei soll zwischen der Stadtgrenze Nürnberg /Fürth (Einmündung der „Ringbahn“ vom Rangierbahnhof Nürnberg) und dem Fürther Hauptbahnhof ein Kreuzungsbauwerk entstehen, das möglichst viele gleichzeitige Zugfahrten in verschiedenen Relationen ermöglicht. Die bisherigen „Fahrstraßenkreuzungen“ in Fürth Hbf, die lange Wartezeiten verursachen, würden dadurch beseitigt, sodaß dieses „Nadelöhr“ auch ohne zusätzliche Gleise wesentlich leistungsfähiger wird.

– Trennung von Nah- und Fernverkehr auch von Fürth bis Bamberg. Ähnlich wie bei der S-Bahn von Nürnberg nach Feucht sieht franken-plan dabei den Bau eines neuen Gleises neben der bestehenden Bahnlinie vor, auf denen die S-Bahn (bzw. nördlich von Forchheim Regionalbahn) in beiden Richtungen verkehrt. Entsprechend der dichtesten Taktfolge (bei der S-Bahn alle 20 Minuten) werden insgesamt viergleisige Begegnungsabschnitte dort angelegt, wo sich die Züge fahrplanmäßig treffen.

In diesen Bereichen entspricht der Ausbau prinzipiell den DB/DR-Plänen, deutliche Unterschiede ergeben sich aber durch die geringeren Zugzahlen. Um die erforderliche Schallreduzierung zu erreichen, genügen beispielsweise 2 m hohe Schallschutzwände dort, wo die vorliegenden Entwürfe 3-4 m hohe Wände vorsehen. Dadurch werden sie sowohl von außen (Trennwirkung in besiedelten Gebieten) als auch von innen (freie Sicht aus den Zugfenstern) als weniger störend empfunden.

– Ausbau der Fernverkehrsgleise zwischen Erlangen und Lichtenfels für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Dazu müssen die Signalanlagen um eine Linienzugbeeinflussung (LZB) erweitert werden, außerdem dürfen sich nach geltendem Recht auf diesen Abschnitten keine höhengleichen Bahnübergänge mehr befinden.

Franken-plan teilt die Kritik namhafter Fachleute und Verbände an dieser zwingenden Vorschrift für Zugfahrten über 160 km/h: Das Sicherheitsrisiko auf einem Bahnübergang, der von Zügen mit „Tempo 160“ befahren wird, ist nicht geringer als auf einem Bahnübergang mit „Tempo 200“. Für Straßenüber- und -unterführungen müssen erhebliche Beträge bereitgestellt werden, die nur dem Individualverkehr zugute kommen, da er nicht mehr an geschlossenen Bahnschranken warten muß.

– Bau eines zusätzlichen Gleises zwischen Bamberg und Breitengüßbach westlich der bestehenden» Bahnlinie für den Nahverkehr. Dadurch ist ein unabhängiger Betrieb der

Zweigstrecke nach Ebern - Maroldsweisach möglich, teilweise können auch Regionalzüge von Lichtenfels (vor allem in Richtung Süden) ausweichen. Für Güterzüge der Relation Schweinfurt - Lichtenfels kann das neue Gleis als Verlängerung der Verbindungskurve im Norden von Bamberg dienen, sodaß sie erst ab (bzw. nur bis) Breiten-güßbach Platz auf den Ferngleisen "beanspruchen".

– Wesentlich direktere Linienführung zwischen Probstzella und Saalfeld durch einen 5 km langen Neuhausabschnitt, der etwa 8 km hinter Probstzella bei Schaderthal beginnt. Von hier aus geht es ohne Umweg nach Norden, im Anschluß an einen 3,1 km langen Tunnel folgt eine neue Saalebrücke und bei Reschwitz wird schließlich die bestehende Bahnlinie wieder erreicht. Die Fahrstrecke verkürzt sich dadurch um mehr als 8 km und Personenzüge gewinnen durch Heraufsetzen der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h allein in diesem Bereich 5 Minuten Fahrzeit!

Für Güterzüge ergibt sich die Möglichkeit, durch Überleitung auf die "alte" Strecke ohne eigenen Halt (der hohen Zeit- und Energieaufwand verursacht) von ICs und IRs, die durch den Tunnel fahren, überholt zu werden. Für die Zweigstrecke nach Blankenstein wird eine attraktive Fahrplangestaltung erleichtert, da auf dem mitbenutzten Abschnitt bis Hockeroda wesentlich weniger Züge untergebracht werden müssen.

– Verdoppelung der Leistungsfähigkeit des Abschnitts Abzw.Saalebrück - Großkorbetha, über den alle Züge von Erfurt und Saalfeld nach Leipzig und Halle fahren müssen, durch Ausbau auf durchgehend mindestens 3 Streckengleise und Modernisierung der Signalanlagen.

Zwischen Camburg und dem Abzw.Saalebrück gibt es bereits eine Brücke für das Gleis nach Saalfeld über die Bahnlinie von Erfurt, sodaß keine gegenseitigen Behinderungen entstehen. Das folgende, etwa 5 km lange Teilstück bis Bad Kösen erfordert den größten Aufwand zum mehrgleisigen Ausbau: mehrere Brücken sind zu erweitern oder durch einen breiteren Neubau zu ersetzen, in Bad Kösen müssen eventuell auch einige Häuser der Bahnlinie weichen.

Von Naumburg bis Weißenfels liegt größtenteils schon ein drittes Gleis oder zumindest das Planum dafür, von Weißenfels bis Großkorbetha sind schon heute drei (bzw. ab Schkortleben vier) Streckengleise befahrbar. Nördlich von Großkorbetha trennen sich die Gleise nach Halle und Leipzig, das vorhandene Überwerfungsbauwerk kann so ausgebaut werden, daß gleichzeitige Zugfahrten in und aus beiden Richtungen möglich sind.

Der von DB und DR vorgesehene Streckenneubau zwischen Erfurt und Leipzig, der nördlich der bestehenden Bahnlinie entstehen soll und insbesondere im Raum zwischen Halle und Leipzig beträchtliche Eingriffe in die Natur erfordert, wird dadurch überflüssig.

Für fast alle Verbindungen, die über den Abschnitt Abzw.Saalebrück - Großkorbetha laufen, gibt es zudem weiträumige Umleitungsmöglichkeiten, z.B. Erfurt - Sangershausen - Halle/Berlin oder Saalfeld - Gera - Leipzig. Alternativ zum besonders problematischen Ausbau westlich von Bad Kösen ist auch ein 5 km langer Neubauabschnitt auf direktem Weg nach Camburg denkbar. Die Fahrstrecke verkürzt sich um knapp 3 km, die Reise für ICs und IRs wird durch die mögliche Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 120 auf 160 km/h um gut 2 Minuten beschleunigt. Die Mehrkosten schätzt franken-plan auf 100 Millionen DM.

– Durch die Führung der ICs über Halle statt Leipzig können 10 bis 15 Minuten Fahrzeit eingespart werden: Diese Strecke ist 13 km kürzer, zudem genügt in Halle ein "gewöhnlicher 2-Minuten-Stop", während im Kopfbahnhof Leipzig Hbf der notwendige Fahrtrichtungswechsel bei lokbespannten Zügen mindestens 6 Minuten kostet. Franken-plan schlägt daher vor, zunächst jeden zweiten IC über Halle zu leiten, um eine schnellstmögliche Verbindung nach Berlin herzustellen und außerdem den 330.000 Einwohnern in und um Halle Anschluß ans IC-Netz zu geben. Die "andere Hälfte der ICs" fährt weiter über Leipzig, um auch dessen 550.000 Einwohnern direkte Züge nach Berlin, Nürnberg und München anzubieten.

– Für einen attraktiven Nahverkehr sind auch im Einzugsbereich von Leipzig und Halle zusätzliche Gleise an die bestehenden Bahnlinien anzubauen. Im Rahmen dieser Arbeit wird dies jedoch nicht näher untersucht, da entsprechende Maßnahmen auch bei den Konzepten von DB/DR und „Vieregg-Rößler“ erforderlich und dadurch „bewertungsneutral“ sind.

Nach Realisierung all dieser Pläne können folgende Reisezeiten erzielt werden:

Streckenabschnitt	ab km	Geschwindigkeit		Fahrzeit ab Nürnberg		Ausbaumaßnahmen mit Kosten von etwa ... Millionen DM	
		heute	künftig	IR	Neigezug		
Nürnberg Hbf	0	80 km/h	80	100 km/h	--	--	Viergleisiger Ausbau Nürnberg Hbf - Fürth West mit Überwerfungsbauwerk an der Stadtgrenze = ca. 300 Mio DM
Rothenburger Str.	2	130 km/h	130	150 km/h	02	02 min	
Fürth Hbf	8	120 km/h	120	140 km/h	05	05 min	
Vach	15	160 km/h	160	180 km/h	09	08 min	
Erlangen	24	(130 km/h)	200	200 km/h	13	12 min	
Forchheim	39	(100 km/h)	200	200 km/h	17	16 min	Ein bzw. auf kurzen Abschnitten zwei zusätzliche Gleise für den Nahverkehr zwischen Fürth West und Breitengüßb. = ca. 600 Mio DM
Bamberg	62		Ankunft nach		25	24 min	
Bamberg	62	140 km/h	140	160 km/h	27	26 min	
Hallstadt	66	160 km/h	200	200 km/h	30	29 min	
Lichtenfels	94	120 km/h	140	160 km/h	39	38 min	
Kronach	118	120 km/h	130	150 km/h	49	47 min	
Pressig-Roth.	131	100 km/h	100	120 km/h	55	52 min	
Ludwigsstadt	150	70 km/h	80	100 km/h	66	61 min	
Probstzella	157	80 km/h	100	120 km/h	72	65 min	
Schaderthal	165	-Neubau-	160	160 km/h	77	69 min	
Reschwitz	170	80 km/h	100	120 km/h	79	71 min	Ausbau der Fernverkehrsgleise Erlangen - Lichtenfels für 200 km/h einschließlich Ausrüstung mit LZB = ca. 200 Mio DM
Saalfeld	174		Ankunft nach		82	74 min	
Saalfeld	174	120 km/h	120	140 km/h	84	76 min	Neubauabschnitt Schaderthal - Reschwitz mit 3,1 km langem Tunnel = ca. 200 Mio DM
Schwarza	180	(90 km/h)	(90)	(110 km/h)	88	80 min	
Kahla	207	(100 km/h)	(100)	(130 km/h)	103	92 min	
Jena Saalbahn.	224	(80 km/h)	(80)	(100 km/h)	112	100 min	
Camburg	241	110 km/h	110	130 km/h	121	108 min	
Abzw.Saalebr.	248	120 km/h	140	160 km/h	125	112 min	
Naumburg	260	(100 km/h)	(100)	(120 km/h)	130	116 min	
Weißenfels	274	120 km/h	140	160 km/h	136	121 min	
Großkorbetha	282	(80 km/h)	(80)	(100 km/h)	140	125 min	
Leipzig Hbf	314	(siehe Seite 13)	Ankunft nach		157	139 min	
Halle Hbf	306		Ankunft nach		152	135 min	Für das Verlegen des zweiten Gleises, Elektrifizierung und Modernisierung investieren DB und DR zwischen Lichtenfels und Camburg bis 1995 über 1 Milliarde DM.
Halle Hbf	306	120 km/h	160	160 - 200	154	137 min	
Bitterfeld	336	(80 km/h)	(100)	(120 km/h)	166	148 min	
Luth.Wittenberg	373	(100 km/h)	(100)	(120 km/h)	179	160 min	
Jüterbog	405	(100 km/h)	(100)	(120 km/h)	190	170 min	
Ludwigsfelde	447	(80 km/h)	(100)	(120 km/h)	205	183 min	
Berlin Schönef.	464	80 km/h	80	100 km/h	212	189 min	
Berlin Zentralbf.	475	(siehe Seite 51)	Ankunft nach		220	195 min	
Berlin Hbf	484		Ankunft nach		228	202 min	

Seite 15 = Abbildung 3
Schienennetz im Bereich Kronach - Saalfeld
in separater JPG-Datei!

Über die bereits beschlossenen und größtenteils vollendeten Ausbaumaßnahmen hinaus sieht die Tabelle weitere Verbesserungen in einem Umfang von 1500 Millionen DM vor. Die Reisezeit von Nürnberg nach Berlin verkürzt sich (mit Neigezügen) auf deutlich unter 4 Stunden. Wenn dieses Stadium erreicht ist, könnten folgende Projekte angegangen werden:

– Ausbau der Bahnverbindung von Leipzig über Zeitz und Gera nach Saalfeld, um zusätzliche IR-Linien und Güterzüge über diese nur knapp 2 km längere Verbindung zu leiten und dadurch die Strecke im Saaletal zu entlasten. Für das Verlegen des zweiten Gleises zwischen Gera und Saalfeld sind bis zu 400 Millionen DM zu veranschlagen, für die Elektrifizierung der gesamten Strecke weitere 200 Millionen DM.

– Auf dem 26 km langen Teilstück zwischen Probstzella und Pressig-Rothkirchen erreichen die Züge das geringste Durchschnittstempo, da in diesem Bereich lange Steigungsabschnitte (mit bis zu 2,5 %) und engen Kurvenradien (bis hinunter zu 250 Meter) liegen. Diese beeinträchtigen auch die Leistungsfähigkeit der gesamten Strecke im Güterverkehr. Es bedarf jedoch sehr aufwendiger baulicher Lösungen, um diese Frankentalquerung zu verbessern. Franken-plan hat sich bei der Vorarbeit zu dieser Studie intensiv damit beschäftigt, letztlich verblieben zwei Varianten:

Zunächst der von „Vieregg-Rößler“ vorgeschlagene 9,6 km lange Scheiteltunnel zwischen Ludwigsstadt Nord und Förtschendorf, durch den der höchste Punkt der Strecke von derzeit 593 m im Bahnhof Steinbach am Wald auf etwa 470 m am Südkopf des Tunnels „gedrückt“ wird. Im Anschluß an das Nordportal ergeben sich jedoch erhebliche Eingriffe im Loquitzgrund, zudem bleiben die drei engsten Kurven zwischen Lauenstein und Probstzella unverändert erhalten. Für eine wirklich adäquate Lösung wäre nach Auffassung von franken-plan daher nach Querung des Loquitzgrundes ein weiterer, etwa 3,5 km langer Tunnel erforderlich, der die Züge 500m östlich an Falkenstein vorbeifahren läßt und dann in einem weiten Bogen ca. 1 km südlich von Probstzella auf die bestehende Linie trifft.

Eine Alternative dazu ist ein „Basistunnel“, der westlich von Probstzella (hinter einem neuen Bahnhof) beginnen und 18 km weiter südlich bei Rothkirchen (dieses Tunnelportal wäre mit 400m höchster Punkt der Strecke) enden könnte.

Beide Varianten erfordern Investitionen in Milliardenhöhe und machen immense Landschaftseingriffe unumgänglich. Da auf absehbare Zeit keine dringende Notwendigkeit für eine dieser Lösungen besteht, werden sie nicht in den Forderungskatalog aufgenommen. Sollte ein gigantischer Nachfragezuwachs die bestehenden Kapazitäten sprengen, wird es angesichts der enormen Kosten eingehende Untersuchungen geben müssen, ob und welcher Ausbau erforderlich ist.

– Überwerfungsbauwerk östlich des Bahnhofs Hochstadt-Marktzeuln, um gegenseitige Behinderungen bei gleichzeitigen Zugfahrten auf den Strecken von und nach Hof und Saalfeld auszuschließen. Etwa 20 bis 30 Millionen OM sind dafür zu investieren.

– Fortsetzung des mehrgleisigen Ausbaus zwischen Hochstadt-Marktzeuln und Fürth. Vorrangig kommt dabei eine Erweiterung auf drei Gleise zwischen Lichtenfels und Bamberg und auf vier Gleise im folgenden Abschnitt bis Fürth West in Frage. Wenn diese Optionen bereits beim zuvor erfolgten Ausbau (z.B. im Bereich von Brücken) berücksichtigt worden sind, muß mit Kosten von weiteren 400 Millionen DM gerechnet werden.

– Im Zusammenhang mit der Aus- und Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt werden vor allem beim Güterverkehr immense Steigerungen prognostiziert. Im Fürther Hauptbahnhof ergeben sich daraus große Probleme, denn hier müssen alle Züge vom Nürnberger Hauptbahnhof und Rangierbahnhof nach Würzburg und Bamberg "durchgeschleust" werden. Ein Ausbau ist aufgrund der zentralen Lage in Fürth nur in sehr begrenztem Umfang möglich.

DB und DR planen daher zur Umfahrung eine 16 km lange, zweigleisige Neubaustrecke, die nur dem Güterverkehr dienen soll. Sie beginnt im Stadtgebiet von Nürnberg an der Hohen Marter, führt zunächst entlang der bestehenden "Ringbahn" bis Kleinreuth, wo sie in einem etwa 7 km langen Tunnel "verschwindet". Ab Fürth-Kronach verläuft die Güterzugstrecke wieder oberirdisch neben der Autobahn A73, bis sie im Überholbahnhof Eltersdorf in die bestehende Strecke eingefädelt wird.

Dieses 250-Millionen-DM-Projekt stellt eine Alternative zu dem von franken-plan vorgeschlagenen Überwerfungsbauwerk zwischen Fürth Hbf und Stadtgrenze dar, ist jedoch erheblich teurer, erfordert größere Eingriffe in die Natur und hat trotzdem nur geringe positive Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb: Der Tunnel dient nur dem Güterverkehr, der Personenverkehr zwischen Nürnberg und Fürth bleibt davon unberührt. Daher ist für ein attraktives Nah- und Fernverkehrsangebot auf dieser zentralen Achse des Großraumes weiterhin ein viergleisiger Ausbau erforderlich. Einige Personenzüge, zum Beispiel Nürnberg - Würzburg und Bamberg - Nürnberg, können weiterhin nicht gleichzeitig durch Fürth Hbf fahren - bei sehr starkem Verkehrszuwachs kann es daher trotz Gütertunnel erforderlich werden, für den Personenverkehr ein Kreuzungsbauwerk zu erstellen.

Nachdem auch ein Fahrzeitgewinn von fünf Minuten im Güterverkehr keine wesentliche Rolle spielt, bleibt die geringere Belastung der Fürther Innenstadt durch den Güterzuglärm der einzige wirkliche Vorteile dieses Tunnels. Da im franken-plan-Konzept nicht einmal halb so viele Güterzüge über Fürth verkehren würden, verliert dieses Argument erheblich an Gewicht. Investitionen von 250 Millionen DM lassen sich nicht rechtfertigen, franken-plan nimmt daher einen Tunnel für den Güterverkehr zwischen Kleinreuth und Großgründlach nicht in die Planungen auf.

2. Nürnberg - Bayreuth / Marktredwitz - Hof - Leipzig / Zwickau

Diese Strecke spielte zunächst in den "offiziellen" Ausbauplänen keine große Rolle, da der Fernverkehr in der Relation Nürnberg-Dresden auch auf den Aus-/Neubaustrecken über Erfurt und Leipzig rollen sollte. Erst später erfolgte ein Umdenken, und parallel zur Reduktion der vorgesehenen Streckenerweiterung Nürnberg – Bamberg (zunächst waren 5 bis 6 Gleise vorgesehen, in den aktuellen Plänen sind es nur noch 4) wuchs die Bedeutung der "Sachsenmagistrale". Es scheint sicher, daß auch nach Abschluß des zweigleisigen Ausbaus zwischen Hof und Plauen im Mai 93 weiter in diese Bahnverbindung investiert wird und von Nürnberg über Marktredwitz und Hof bis Reichenbach ein Fahrdracht gespannt wird. Bis dahin hat die Reichsbahn bereits in den 70er Jahren ihre Strecke elektrifiziert.

Zur Zeit fahren die Züge von Nürnberg nach Hof fast ausschließlich über Marktredwitz, obwohl die Strecke über Bayreuth nicht länger ist und ein wesentlich größeres Einwohnerpotential erschließt. Anlaß dafür sind die ungünstigen topographischen Verhältnisse

im Fichtelgebirge zwischen Hof und Bayreuth, die beim Bahnbau im letzten Jahrhundert enge Kurvenradien und starke Steigungen erforderlich machten: Weithin bekannt ist die "Schiefe Ebene" zwischen Neuenmarkt und Marktschorgast mit 2,5 % Steigung auf 7 km Länge. Höchstgeschwindigkeiten von 80 bis 90 km/h in diesem Bereich und der in Neuenmarkt-Wirsberg notwendige Aufenthalt zum Fahrtrichtungswechsel verlängern die Reisezeit gegenüber einer Fahrt über Marktredwitz um eine Viertelstunde.

Für eine Steigerung sowohl der Attraktivität als auch der Kapazität der Bahnverbindung Nürnberg - Hof schlägt franken-plan ähnlich wie „Vieregge-Rößler“ den Ausbau beider Routen vor. Über Marktredwitz sind außer der unstrittigen Elektrifizierung keine größeren Ausbaumaßnahmen erforderlich, die Streckenführung mit Maximalneigungen unter 1,0 % läßt auch schweren Güterverkehr problemlos zu. Über Bayreuth muß erheblich mehr getan werden: Zur Umfahrung von Neuenmarkt-Wirsberg ist östlich des Bahnhofs eine drei Kilometer lange Verbindungskurve (vom Abzweig Schlömen bis zur Brücke der B 303 über die Bahnlinie Neuenmarkt - Marktschorgast) herzustellen, die südlichen und nördlichen Anschlußstrecken (bis Schnabelwaid bzw. Münchberg) müssen auf ca. 40 km Länge um ein zweites Gleis erweitert und für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut werden.

Unter diesen Voraussetzungen können InterCities, die aus Wagen mit Neige-Technik gebildet werden, fast genauso schnell über Bayreuth wie über Marktredwitz nach Hof fahren. Dadurch erhält die "Hauptstadt" Oberfrankens endlich auch nach Norden Anschluß ans Fernverkehrsnetz, und über Marktredwitz ergibt sich mehr Platz für Güterzüge nach Sachsen und den steigenden Verkehr in die Tschechische Republik.

Mit Abstand am dichtesten belegt ist der 5,6 km lange Abschnitt Oberkotzau - Hof Hbf. Hier müssen alle Züge, die aus den Richtungen Münchberg, Marktredwitz und Selb kommen, auf zwei Streckengleisen untergebracht werden.

Ein Neubau, der eine dieser Bahnlinien an Oberkotzau vorbei direkt nach Hof leitet, scheitert an der Lage des Hauptbahnhofes in der städtischen Bebauung. Deshalb muß die bestehende Strecke ausgebaut werden, der Anbau zumindest eines weiteren Gleises ist relativ problemlos möglich. Im Gleisvorfeld von Hof Hbf können vorhandene Gleise "umgewidmet" werden, ebenso im Güterbahnhof nördlich von Oberkotzau, sodaß nur auf etwa 3,5 km die Bahntrasse zu erweitern ist. Die dann zur Verfügung stehenden 3 Gleise müssen freizügig in beiden Richtungen befahrbar sein, damit prinzipiell alle drei Bahnlinien eingleisig bis Hof durchgebunden werden, im Bedarfsfall aber auch ab Oberkotzau auf Nachbargleise ausgewichen werden kann. Bei optimaler Fahrplanverknüpfung ist es dann beispielsweise möglich, daß (fast) gleichzeitig ICs aus Nürnberg und Regensburg mit dem Anschluß-IR aus Bamberg einfahren.

Eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit ergibt sich durch ein Kreuzungsbauwerk südlich von Oberkotzau, bei dem das Gleis von Münchberg die Strecke Hof - Marktredwitz unterquert. Eine Weiterfahrt Richtung Plauen verursacht dann keine gegenseitigen Behinderungen in Hof mehr, außerdem können die 3 Gleise ab Oberkotzau noch bedarfsgerechter genutzt werden.

Seite 19 = Abbildung 4
Schienennetz im Bereich Plauen - Hof
in separater JPG-Datei!

Nördlich von Hof schlägt franken-plan den Bau einer ca. 12 km langen Neubaustrecke zwischen Feilitzsch (an der "alten" Strecke Hof - Plauen) und Weischlitz (an der Strecke Plauen - Bad Brambach) vor. Durch diese direkte Verbindung verkürzt sich die Schienenentfernung Hof - Plauen von bisher 48 km über Schönberg auf 31,5 km. Fern- und Nahverkehrszüge können erheblich beschleunigt werden, zwischen den Nachbarstädten Hof und Plauen verbessert die Bahn nachhaltig ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Individualverkehr, dem die direkte Autobahn zur Verfügung steht.

„Vieregg-Rößler“ lehnen diese Verbindung ohne stichhaltige Begründung ab und schlagen eine erheblich längere Neubaustrecke nördlich an Plauen vorbei vor. Es wird nur kurz auf den Höhenunterschied von knapp 170 m verwiesen, der zwischen Weischlitz und Feilitzsch zu überwinden ist und den Einsatz schwerer Güterzüge behindert. Die 12 km lange Neubaustrecke weist zwar fast durchgehend eine Steigung von 1,5% auf, allerdings sind hier ohnehin leistungsstarke Triebfahrzeuge einzusetzen, die auch die "Schiefe Ebene" bei Neuenmarkt-Wirsberg (oder gar bis zu 4 % auf der "Berg- und Talbahn" von „Vieregg-Rößler“) befahren können. Schwere Güterzüge können nach wie vor die bestehende Strecke über Schönberg benutzen.

Dieses Vorhaben wurde als einziges "Großprojekt" in das "franken-plan-Paket" aufgenommen, da es nicht nur dem Fernverkehr, sondern auch dem Nahverkehr enorme Verbesserungen bringt. Da von Weischlitz aus alternativ auch zum unteren Bahnhof in Plauen gefahren werden kann, eröffnen sich interessante Möglichkeiten für ein vogtländisches Liniennetz. Es könnten beispielsweise Züge in den Relationen Hof - Schönberg - Zeulenroda - Weida - Gera, Saalburg - Schleiz - Schönberg - Plauen oberer Bahnhof und Hof - Plauen unterer Bahnhof - Greiz - Gera verkehren.

Nördlich von Plauen müssen die vorhandenen Bahnanlagen umfassend modernisiert und für höhere Geschwindigkeiten hergerichtet werden. Zumindest zwischen Neumark und dem Gleisdreieck vor Werdau, an dem sich die Strecken nach Leipzig und Dresden trennen, ist auf einer Länge von etwa 6 km ein drittes Gleis vorzusehen. Ab Neumark sollte es (sozusagen als Verlängerung der Zweigstrecke von Greiz) zunächst westlich neben der bestehenden Bahnlinie verlegt werden, im Bereich des Abzw. Werdau ist es dann so abzusenken, daß es unter den Gleisen von und nach Leipzig hindurchfährt. Neben Fernverkehrszügen von Dresden nach Süden könnten vor allem auch Regionalzüge Greiz - Zwickau das neue Gleis in beiden Richtungen benutzen, ohne den Verkehr zwischen Plauen und Leipzig zu beeinträchtigen.

Folgende Reisezeiten werden durch die beschriebenen Maßnahmen möglich:

Streckenabschnitt	ab km	Geschwindigkeit			Fahrzeit		Ausbaumaßnahmen mit Kosten von etwa ... Millionen DM
		heute	künftig		ab Nürnberg		
			IR	Neigezug	IR	Neigez.	
Nürnberg Hbf	0	80 km/h	80	100 km/h	--	--	
Nürnberg Ost	4	100 km/h	100	140 km/h	04	04 min	Ein, auf kurzen Abschnitten zwei zusätzl. Gleise für Nahverkehr Nürnberg - Hersbruck = ca. 350 Mio DM
Erlenstegen	6	130 km/h	140	160 km/h	05	05 min	
Lauf (westlich)	16	120 km/h	120	160 km/h	09	08 min	
Lauf (östlich)	18	140 km/h	140	160 km/h	10	09 min	
Hersbruck (westl.)	27	100 km/h	100	110 km/h	14	12 min	

Hersbruck (östl.)	28	120 km/h	120	140 km/h	15	13 min	Zweigleisiger Ausbau von Schnabelwaid bis Trebgast = ca. 300 Mio DM Verbindungskurve östlich von Neuenmarkt-Wirsberg = ca. 50 Mio DM	
Einf. Hohenstein	32	110 km/h	110	140 km/h	17	15 min		
Vorra	38	100 km/h	100	140 km/h	21	18 min		
Neuhaus (westl.)	50	90 km/h	90	110 km/h	28	23 min		
Neuhaus (östlich)	52	100 km/h	100	130 km/h	29	24 min		
Pegnitz	67	110 km/h	110	130 km/h	38	31 min		
Schnabelwaid	75	100 km/h	110	140 km/h	43	35 min	Zweigleisiger Ausbau Marktschorgast - Stammbach = ca. 100 Mio DM	
Creußen	81	90 km/h	90	110 km/h	45	37 min		
Neuenreuth (südl.)	86	100 km/h	100	130 km/h	49	40 min		
Neuenr. (nördlich)	89	100 km/h	100	140 km/h	51	41 min		
Bayreuth Hbf	93		Ankunft nach	54	44 min			
Bayreuth Hbf	93	120 km/h	120	150 km/h	56	46 min	Elektrifizierung Schnabelwaid - Trebgast - Oberkotzau = ca. 200 Mio DM Dreigleisiger Ausbau Oberkotzau - Hof einschließlich Kreuzungsbauwerk = ca. 50 Mio DM	
Trebgast	109	-Neubau-	100	120 km/h	66	54 min		
Marktschorgast	119	70 km/h	80	100 km/h	72	59 min		
Stammbach	130	80 km/h	80	100 km/h	80	66 min		
Münchberg	140	100 km/h	100	130 km/h	87	72 min		
Seulbitz	146	80 km/h	80	100 km/h	91	75 min		
Oberkotzau	158	100 km/h	100	120 km/h	100	82 min		
Hof Hbf	164		Ankunft nach	104	86 min			
Hof Hbf	0	100 km/h	110	140 km/h	106	88 min		Neubau Feilitzsch - Weischl. (davon ca. 8 km im Tunnel) = ca. 500 Mio DM 2-gleisiger Ausbau einschl. Elektrifiz. Weischlitz - Plauen = ca. 50 Mio DM Gleis-/ Signalanl. modernisieren Plauen - Zwickau / Leipzig (einschl. 3. Gleis bei Neumark) = ca. 200 Mio DM
Feilitzsch	8	-Neubau-	160	160 km/h	112	93 min		
Weischlitz	22	80 km/h	90	120 km/h	118	99 min		
Plauen oberer Bf	32		Ankunft nach	124	104 min			
Plauen oberer Bf	32	100 km/h	100	120 km/h	125	105 min		
Reichenbach	56	110 km/h	120	140 km/h	140	118 min		
Abzw. Werdau	71	(80 km/h)	(80)	(100 km/h)	148	125 min		
Zwickau	79		Ankunft nach	154	130 min			
Chemnitz	128	<i>Fahrzeiten grob geschätzt,</i>			186	156 min		
Freiberg	168	<i>keine genauen DR-Daten</i>			212	177 min		
Dresden Hbf	208		Ankunft nach	240	200 min			
Streckenabschnitt	ab km	Geschwindigkeit		Fahrzeit		Ausbaumaßnahmen mit Kosten von etwa ... Millionen DM		
		heute	künftig	ab Nürnberg				
			IR	IR	Neigez.			
Nürnberg Hbf		<i>- Fahrzeiten und Bemerkungen wie oben -</i>					Für den Wiederaufbau des zweiten Gleises zwischen Hof und Plauen wurden 135 Mio DM bereitgestellt. Der Lückenschluß im Oberleitungsnetz von DB und DR zwischen Nürnberg und Reichenbach über Marktredwitz und Hof ist beschlossene Sache und erfordert weitere 300 bis 400 Millionen DM.	
Schnabelwaid	75	100 km/h	100	140 km/h	43	35 min		
Kirchenl. (westl.)	94	80 km/h	80	100 km/h	55	43 min		
Kirchenlaib. (östl.)	96	100 km/h	100	130 km/h	56	44 min		
östl. Immenreuth	106	100 km/h	110	140 km/h	62	48 min		
Neusorg	113	120 km/h	120	160 km/h	66	52 min		
Marktredwitz	124		Ankunft nach	72	57 min			
Marktredwitz	124	110 km/h	110	140 km/h	73	58 min		
nördl. Marktleit.	143	100 km/h	100	130 km/h	85	67 min		
Oberkotzau	160	100 km/h	100	120 km/h	95	75 min		
Hof Hbf	166		Ankunft nach	99	80 min			
Hof Hbf	0	<i>- Fahrzeiten und Bemerkungen wie oben -</i>						
Reichenbach	56	110 km/h	120	140 km/h	135	112 min		
Abzw. Werdau	71	(100 km/h)	(100)	(120 km/h)	143	119 min		
Altenburg	109		Ankunft nach	163	136 min			
Altenburg	109	120 km/h	140	160 km/h	164	137 min		
Gaschwitz	138	80-100	80-100	120 km/h	179	150 min		
Leipzig Hbf	153		Ankunft nach	190	159 min			

Der Lückenschluß im Oberleitungsnetz von DB und DR zwischen Nürnberg und Reichenbach über Marktredwitz und Hof ist beschlossene Sache und erfordert weitere 300 bis 400 Millionen DM.

Insgesamt enthält die erste Tabelle Projekte zur Verbesserung der Schienenverbindungen von Nürnberg über Bayreuth und Marktredwitz bis Leipzig und Zwickau mit einem Volumen von 1.800 Millionen DM. Darüber hinaus ist beispielsweise denkbar:

– Anstelle des dreigleisigen Ausbaus zwischen dem Abzw. Werdau und Neumark eine Optimierung des gesamten Abschnitts Zwickau - Reichenbach. Die bestehende, 23 km lange Trasse folgt in vielen Bögen dem hügeligen Gelände, durch zwei oder drei kurze Neubauabschnitte ist eine Verkürzung bis auf 17 km bei Investitionen in einer Größenordnung von 300 - 400 Millionen DM möglich. Fernzüge von Dresden nach Hof würden allein auf diesem Abschnitt um bis zu 6 Minuten beschleunigt, und auch von Leipzig her würden etwa 2 Minuten gewonnen. Die Verknüpfung der Leipziger mit der Dresdener Strecke kann dabei vom Gleisdreieck bei Werdau zum Nordkopf des Bahnhof Neumark vorverlegt werden, wodurch sich weniger Zwänge im Eisenbahnbetrieb ergeben.

– Vom Abzw. Werdau bis Reichenbach kann die Zahl der Streckengleise erhöht werden, abschnittsweise durch Neubau (siehe oben) oder Anbau zusätzlicher Gleise an die bestehende Strecke. Es verbleibt ein 23 km langer zweigleisiger Abschnitt (Reichenbach - Plauen), auf dem der gesamte Schienenverkehr Leipzig/Dresden-Hof-Marktredwitz/ Bayreuth rollt. Erweiterungen können hier aufgrund der Topographie (vor allem zwei große Talbrücken) nur mit sehr hohem Aufwand gebaut werden. Durch die kurvenreiche Linienführung ist hier allerdings die Höchstgeschwindigkeit für alle Züge gering, es treten keine großen Differenzen auf. Dadurch ergibt sich eine große Leistungsfähigkeit, mit modernster Signaltechnik ist es möglich, die Züge in Abständen von vier oder noch weniger Minuten fahren zu lassen.

– Für die Verbindungskurve bei Neuenmarkt-Wirsberg ist auch eine "großzügigere" Ausführung denkbar: Wenn bereits ab Trebgast eine neue Trasse (mit 700m Tunnel) angelegt wird, kann der Geschwindigkeitseinbruch östlich von Trebgast umfahren werden und das Tempo weiter heraufgesetzt werden. Für Mehrkosten von 40 Millionen DM erreicht man eine etwa 2 Minuten kürzere Fahrzeit. Noch viel weiter darüber hinaus ginge eine knapp 30 km lange Neubaustrecke Münchberg - Bindlach entlang der A9, die Hof und Bayreuth auf geradlinigem Weg verbindet. Diese Trasse müßte etwa zur Hälfte im Tunnel verlaufen und brächte zwar einerseits einen deutlichen Attraktivitätsgewinn, andererseits aber auch erhebliche Landschaftseingriffe. Da keine unbedingte Notwendigkeit vorliegt und enorme Finanzmittel gebunden würden, die an anderer Stelle beim Ausbau des Schienennetzes fehlen, wird dieses Projekt wie der Streckenneubau zwischen Probstzella und Pressig-Rothenkirchen (siehe 1.) zurückgestellt.

– Nördlich Schnabelwaid können langfristig (wie beschrieben) zwei größtenteils unabhängige Trassen nach Zwickau-Dresden und Leipzig - Berlin geschaffen werden. Von Nürnberg bis Hersbruck (rechts der Pegnitz) ist ein 3- bis 4-gleisiger Ausbau grundsätzlich möglich, am problematischsten ist der dazwischenliegende Abschnitt: Im engen Pegnitztal kann der Bahnkörper nicht ohne erhebliche Landschaftseingriffe verbreitert werden, und die Vielzahl an Tunnels und Brücken verursacht enorme Umbau- oder sogar Neubaukosten.

Eine Möglichkeit, diesen Streckenteil bei stark steigenden Zugzahlen zu entlasten, bieten Umleitungen: Züge in die Tschechische Republik können ab Nürnberg über die Strecken links oder rechts der Pegnitz nach Neukirchen fahren, von hier aus geht es weiter über Amberg, Schwandorf und Furth im Wald nach Pilsen. Diese Strecke ist sogar 14 km kürzer, ein Ausbau für mehr Verkehr käme dieser strukturschwachen Region zugute. Güterzüge nach Sachsen können ab Hersbruck (rechts d.Pegnitz) über Weiden nach Marktredwitz fahren. Bei verstärkter Verlagerung müßte allerdings der knapp 50 km lange Abschnitt von Neukirchen (bei Sulzb.-Rosenberg) bis Ullersricht (3 km südlich von Weiden) um ein zweites Gleis erweitert und elektrifiziert werden, was natürlich auch dem Regionalverkehr Vorteile bringt. Die knapp 20 Minuten längere Fahrzeit über diese 23 km längere Strecke fällt kaum ins Gewicht, wenn ansonsten auf der dichtbelegten "Pegnitzbahn" lange Überholungsaufenthalte anstünden.