



Fernverkehr zwischen Sachsen und Bayern:

Magistrale der Pannen

Die unglaubliche Geschichte einer vernachlässigten Magistrale

Von Dominik Sommerer

> Die Franken-Sachsen-Magistrale ist ein Vorzeigebeispiel für fehlerhaftes Planen und Handeln der Deutschen Bahn AG. Mit 20 neuen Dieseltriebwagen mit Neigetechnik für den Fernverkehr sollte die Interregio-Linie von Nürnberg über Hof nach Dresden zur ICE-Verbindung aufgewertet werden. Doch durch eine beispiellose Pannenserie und durch Missmanagement der DB wurde die einst erfolgreiche Linie systematisch gegen die Wand gefahren. Seit Fahrplanwechsel fahren Regionalzüge genau so schnell wie die Fernzüge.

Aufbau nach dem Mauerfall

Entlang der als Franken-Sachsen-Magistrale bezeichneten Bahnstrecke zwischen Nürnberg und Dresden liegen große Städte wie Bayreuth, Hof, Plauen, Zwickau und Chemnitz wie an einer Perlschnur aufgereiht. Die Magistrale erschließt zwischen Plauen und der polnischen Grenze ein Einzugsgebiet von rund 3,7 Millionen Menschen. Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs führten Reichsbahn und Bundesbahn relativ schnell ein attraktives Zugangebot zwischen Sachsen und Franken ein. Bereits 1991 gab es

sieben Fernzugverbindungen zwischen Nürnberg und Dresden, davon drei Direktzüge. Am 31. Mai 1992 wurde ein Interregio-Vorlaufbetrieb mit D-Zügen im Zweistundentakt eingeführt, der zum Fahrplanwechsel am 23. Mai 1993 mit der bestehenden Interregio-Linie Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg zu einer durchgehenden Interregio-Linie verknüpft wurde. Eine weitere Verbindung zwischen Bayern und Sachsen bot die Interregio-Linie Oberstdorf – München – Regensburg – Hof – Leipzig. In Hof und Reichenbach konnte man am selben Bahnsteig zwischen beiden Linien umsteigen. Einzelne Züge verkehrten weiter bis Berlin und Görlitz und sorgten so für attraktive Direktverbindungen. Die IR-Züge boten Zweistundentakt, Komfort und ein Bistro – ohne jeglichen Fahrgeldzuschlag.

Fahrzeitverkürzung durch Neigetechnik

Ein Manko war jedoch die lange Fahrzeit von über fünfeinhalb Stunden zwischen Nürnberg und Dresden bedingt durch den schlechten Oberbauzustand und die sehr kurvige Streckenführung. Bereits im Februar 1992 fanden zwischen Dresden und Plauen Testfahrten mit dem Neigezug „Pendolino“ statt. Im Jahr

1993 begannen die Bauarbeiten für die Streckensanierung und den Ausbau für Neigezüge. Bis zum Jahr 2006 sollte die Fahrzeit von Dresden nach Hof auf zwei Stunden und zehn Minuten, bis Nürnberg auf dreieinhalb Stunden verkürzt werden. Die DB schrieb im Februar 1995 die Beschaffung von 20 vierteiligen Dieseltriebzügen mit Neigetechnik aus – die Geburtsstunde des Hoffnungsträgers ICE-TD.

Bayreuth oder Marktredwitz?

Heftig umstritten war und ist, ob diese zwischen Nürnberg und Hof über Marktredwitz (18.000 Einwohner) oder Bayreuth (74.000 Einwohner) fahren sollen. Zwar erschließt die Strecke über Bayreuth ein deutlich größeres Einwohnerpotenzial, sie hat allerdings den Charakter einer Nebenbahn, da sie abschnittsweise nur eingleisig, deutlich steigungsreicher, kurvenreicher und damit langsamer ist. Die Strecke über Marktredwitz ist durchgehend zweigleisig und bereits seit 1992

Foto oben: Ein kurzer Traum: Der ICE-TD auf dem Weg von Dresden nach Nürnberg. Unternehmerische Unfähigkeit und technische Anfangsprobleme haben eine Fernverbindung ruiniert.

neigezugtauglich. Man entschied sich letztlich für den Ausbau der Strecke über Bayreuth. Dazu wurde die Strecke für Neigezüge ertüchtigt und der Bahnhof Bayreuth wurde auf ICE-Standard gebracht. Zur Umgehung von Neuenmarkt-Wirsberg wurde die so genannte „Schlömener Kurve“ gebaut. Trotz aller Ausbauten ist die Strecke über Bayreuth aber um rund zehn Minuten langsamer als diejenige über Marktredwitz. Mehrere Millionen Euro wurden so investiert, um länger zu fahren. Dies liegt zum Teil auch am halbherzigen Ausbau dieses Abschnitts, wie Beibehaltung der Eingleisigkeit und der mechanischen Signaltechnik sowie teils fehlenden Schnellfahrweichen und Zugfunk.

EXPO-Projekt „D-Zug“

Während die Infrastruktur sichtlich Schritt für Schritt ertüchtigt wurde, entschied sich die Deutsche Bahn AG im Jahr 1996 dazu, den Interregio schrittweise auszudünnen. Zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 2000 wurde die Interregio-Linie Oberstdorf – München – Hof – Leipzig zwischen Regensburg und Leipzig von einem Zweizug zu einem Vierstundentakt ausgedünnt. Zwischen Nürnberg und Dresden sollten eigentlich die ICE-TD-Neigezüge eingesetzt werden, die jedoch noch nicht einsatzfähig waren. Da die modernen Interregio-Wagen bereits für den EXPO-Verkehr verplant waren, stellte die Bahn kurzerhand einen Notfahrplan auf. Die durchgehende IR-Linie Karlsruhe – Dresden wurde in eine IR-Linie Karlsruhe – Nürnberg und eine D-Zug-Linie Nürnberg – Dresden geteilt, auf der statt der versprochenen ICE-TD-Züge alte

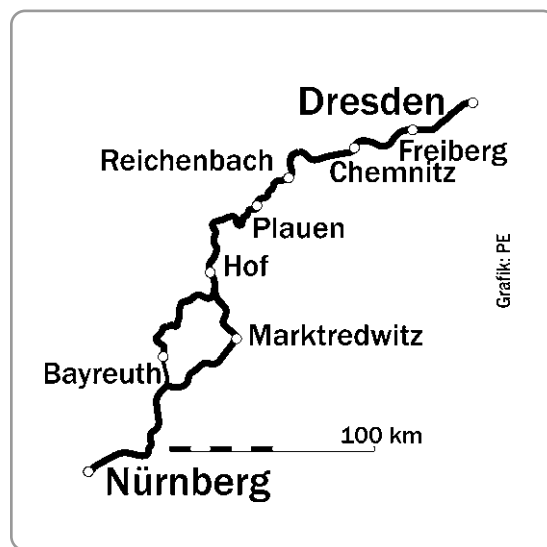
Schnellzugwagen aus den 60er Jahren zum Einsatz kamen. Im Kontrast dazu schloss der zum gleichen Termin vom Freistaat Sachsen neu eingeführte Interregio-Express (IRE) zwischen Hof und Zwickau mit modernen Neigezügen der Baureihe 612 die Lücke zwischen den bestehenden RE-Linien Nürnberg – Hof und Zwickau – Dresden. Trotz zweimaligen Umsteigens gelangte man von Dresden nach Nürnberg in nur vier Stunden und 51 Minuten – der D-Zug benötigte eine Stunde mehr.

ICE-Start mit Pannen

Am 10. Juni 2001 sollte es so weit sein: Im Zweistundentakt sollten die bequemen und modernen ICE-Neigezüge mit Dieselantrieb Nürnberg und Dresden in 4 Stunden 33 Minuten verbinden. Gleichzeitig eingestellt wurde die IR-Linie Regensburg – Hof – Leipzig und durch vier RE-Züge ersetzt bestehend aus alten Silberlingen zwischen Regensburg und Hof, die jedoch keinen Anschluss zur ICE-Linie nach Dresden hatten. Damit fehlte der neuen ICE-Linie ein wichtiger Zubringer. Die restliche IR-Linie wurde in zwei Teillinien Oberstdorf – München und München – Regensburg zerstückelt, welche die DB in den Folgejahren ebenfalls einstellte. Schon am Eröffnungstag gab es mit dem ICE-TD eine einzigartige Pannenserie aus Verspätungen und Zugausfällen. Erst wenige

Stunden vor Fahrplanwechsel hatte der ICE-TD die Zulassung des Eisenbahn-Bundesamtes für bogenschnelles Fahren erhalten. Das so genannte „bogenschnelle Fahren“ mit Neigetechnik wurde zuvor beim ICE-TD nie im Fahrgastbetrieb getestet. Zwar wurden die Züge von April bis Juni 2001 bereits sukzessive anstelle von Interregio-Garnituren zwischen Nürnberg und Dresden im Fahrgastbetrieb eingesetzt, jedoch ohne Einsatz der Neigetechnik.

Nach einer Anpassung der zu sensibel eingestellten Software für die Neigetechniksteuerung und Nachbesserungen an der Antriebsanlage waren die Probleme beim ICE-TD im März 2002 weitgehend gelöst. Die neuen Fahrzeuge funktionierten nun äußerst zuverlässig und die ICE-Linie Nürnberg – Hof – Dresden entwickelte sich zu einer der pünktlichsten Linien im DB-Fernverkehr mit einer durchschnittlichen Ankunftspünktlichkeit von 95 Prozent. Einen ersten Rück-



Fahrzeitenvergleich: Nürnberg – Dresden

Fernverkehr				Regionalverkehr				
Jahr	Zug	Fahrzeit	Umsteigen	Takt	Zug	Fahrzeit	Umsteigen	Takt
1999/2000	IR	5:56 h	–	2 h	RE / RB / RB / RB	7:02 h	3x	2 h
2000/2001	D	5:56 h	–	2 h	RE / IRE / IRE	4:51 h	2 x	4 h
2001/2002	ICE	4:30 h	–	2 h	RE / RE	6:04 h	1 x	4 h (Mo–Fr), 2 h (Sa, So)
2002/2003	ICE	4:30 h	–	2 h	RE / RE	6:04 h	1 x	4 h (Mo–Fr), 2 h (Sa, So)
2003/2004	IC (612)	4:20 h	–	2 h	RE / IRE / RE	5:33 h	2 x	4 h (Mo–Fr), 2 h (Sa, So)
2004/2005	IC	5:16 h	–	4 h	RE / IRE / RE	5:06 h	2 x	2 h
2005/2006	IC	4:59 h	–	4 h	IRE/RE	4:57 h	1 x	2 h

schlag erhielt die positive Entwicklung mit der Sperrung des Abschnitts Klingenberg-Colmnitz – Dresden im August 2002 aufgrund der Hochwasserkatastrophe in Sachsen. Die ICE-Züge verkehrten nur noch bis Chemnitz, zwischen Chemnitz und Dresden wurden Busse eingesetzt.

Radsätze falsch dimensioniert

Ein dramatischer Vorfall für die Linie ereignete sich schließlich am 2. Dezember 2002, als ein ICE-TD zwischen Plauen und Hof entgleiste. Bei der Unfalluntersuchung stellte sich heraus, dass die Radsätze falsch dimensioniert waren. Am Abend des 6. Dezember 2002 wurden alle ICE-TD abgestellt und durch Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 612 oder lokbespannte Züge ersetzt, die jedoch die Fahrzeiten der Neigezüge nicht einhalten konnten. Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 kamen die ICE-TD wieder zum Einsatz. Die Neigetechnik blieb jedoch aus Sicherheitsgründen abgeschaltet. Verspätungen waren weiter an der Tagesordnung. Obwohl absehbar war, dass sich die konstruktiv bedingten Fahrzeugprobleme nicht kurzfristig lösen ließen, sondern es Monate dauern würde, bis wieder mit Neigetechnik gefahren werden dürfte, informierte die DB weder ihre Kunden noch ihre Mitarbeiter über die Fahrzeitverlängerungen. An den Schaltern und Automaten wurden weiter Fahrkarten zum ICE-Preis verkauft und Fahrplaninformationen für Züge ausgegeben, die so definitiv nicht verkehrten. Erst nach fünf Monaten Fahrplanchaos reagierte die DB und führte am 27. April 2003 einen Ersatzfahrplan ein, der die um etwa 30 Minuten verlängerten Fahrzeiten berücksichtigte. Um die Anschlüsse in Nürnberg und Hof zu erhalten, wurde der Halt in Bayreuth bis auf einen Zug ersatzlos gestrichen und die Züge wurden über die besser ausgebaute Strecke über Marktredwitz geführt – ohne dort zu halten. Insgesamt fünf Züge strich die DB ersatzlos.

Intercity teurer als ICE

Die ICE wurden wegen der längeren Fahrzeiten übergangsweise als IC eingestuft und die DB versprach in einer Pressemitteilung: „Statt der ICE-Preise werden ab Ende April günstigere IC-Ticketpreise für die Nutzung der Züge



Foto: Engel

Mogelpackung: umlackierter Nahverkehrstriebwagen als Intercity Nürnberg – Dresden in Chemnitz.

angesetzt. Die Preise werden derzeit errechnet.“ Die DB hat damit eindrucksvoll bewiesen, dass sie ihr eigenes Preissystem nicht versteht. Denn die IC-Fahrpreise müssen nicht errechnet werden, sondern sind kilometerabhängig und bundesweit einheitlich. Dagegen werden die ICE-Preise für jede Relation einer ICE-Verbindung (z.B. Nürnberg – Chemnitz, Zwickau – Dresden usw.) individuell festgelegt. Sie waren auf der Franken-Sachsen-Magistrale relativ niedrig angesetzt und lagen teils sogar unter IC-Niveau. Daher ergaben sich durch die Umstellung von ICE auf IC oftmals gleich bleibende oder sogar höhere Fahrpreise. In einem Prospekt vom April 2003 versprach die DB außerdem: „Ab Fahrplanwechsel 13. Dezember 2003 werden die ICE wieder mit wirksamer Neigetechnik eingesetzt.“ Doch drei Monate später, am 24. Juli 2003, verfügte das Eisenbahn-Bundesamt erst einmal die Abstellung aller ICE-TD. Begründung: Neue Tests hätten ergeben, dass die Dauerfestigkeit der Radsatzwellen auch beim Einsatz ohne Neigetechnik nicht mehr gewährleistet sei.

Umlackierte Nahverkehrszüge als Mogelpackung

Ersatzweise kamen zunächst lokbespannte Züge und später ausschließlich Nahverkehrstriebwagen der Baureihen 610 und 612 zum Einsatz, allerdings bestand die

DB weiterhin auf den höheren Intercity-Fahrpreisen. Einziger „Komfort“ war die Lackierung der Züge im Intercity-Look. Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 konnten wieder bis Dresden gefahren werden. Die Fahrzeit verkürzte sich auf nur noch vier Stunden und 20 Minuten und die am 27. April 2003 gestrichenen Züge wurden wieder eingeführt. Auch die Herstellerfirma hatte fristgemäß alle 19 ICE-Dieseltriebwagen – einer war bei Wartungsarbeiten in Hof von der Hebebühne gefallen – mit den neuen Achsen ausgerüstet. Alle Fahrzeuge hätten wieder mit Neigetechnik fahren dürfen. An ihr Versprechen, diese Fahrzeuge wieder einzusetzen, hielt sich die DB nicht, da „aufgrund von Akzeptanzproblemen auf absehbare Zeit ein wirtschaftlicher Betrieb dieser Linie mit dem ICE-TD nicht möglich“ sei. Aufgrund der Probleme mit dem ICE-TD hätten „das Image und vor allem die Kundenakzeptanz auf der Franken-Sachsen-Magistrale erheblich gelitten. Die Fahrgastzahlen waren deshalb rückläufig, trotz zum Teil guter demografischer Voraussetzungen entlang dieser Linie. Der prognostizierte Zuwachs von Fahrgästen ist ins Gegenteil umgeschlagen“, so der DB-Konzernbevollmächtigte für den Freistaat Bayern, Klaus-Dieter Josel, in einem Schreiben an PROBAHN. Statt Vertrauen zu gewinnen, kündigte die DB an, die Nahverkehrstriebwagen auf Fernverkehrsstandard



Foto: Markus Lohnstein

Erst aufgebaut, dann demontiert: der Interregio in Hof.

nachzurüsten – aber es blieb bei Umlackierung, Halter für Sitzplatzreservierungen und „Kopfschutzpolsterdecken“ an den Sitzplätzen.

Russen-Power statt deutschem Hightech

Während 19 voll funktionsfähige ICE-Dieseltriebwagen auf dem Abstellgleis standen, mussten bereits am 28. Januar 2004 bei den Fahrzeugen der Baureihe 612 aufgrund einer Fehlneigung die Neigetechnik bis zum 6. Februar 2004 abgeschaltet werden. Für die Fahrgäste waren wieder Verspätungen von bis zu 30 Minuten an der Tagesordnung. Am 10. August 2004 wurde im Werk Hof eine schadhafte Radsatzwelle entdeckt, worauf alle Fahrzeuge der Baureihe 612 abgestellt wurden. Obwohl die Züge nach einer Untersuchung wieder ohne Neigetechnik hätten fahren dürfen und sie DB Regio im Nahverkehr ab Ende August 2004 auch wieder einsetzte, blieb die Baureihe 612 bei DB Fernverkehr abgestellt. Stattdessen mietete DB Fernverkehr bei der DB-Güterverkehrstochter Railion einige Dieselloks aus sowjetische Produktion und setzte lokbespannte Züge bestehend aus klimatisierten Intercity- und umlackierten Interregio-Wagen ein, die mit Verspätungen von bis zu 30 Minuten verkehrten. In den Abstellanlagen gesellten sich die 17 Dieseltriebwagen der Baureihe 612 zu

den 19 ICE-TD mit voll funktionsfähiger Neigetechnik.

Wieder Ausdünnung des Fahrplans

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2004 wurde das Zugangebot zwischen Nürnberg, Hof und Dresden erheblich ausgedünnt. Seither verkehren nur noch drei Zugpaare über Marktredwitz und ein einziges Zugpaar von Nürnberg über Bayreuth nach Chemnitz. In Reichenbach erfolgt ein Wechsel zwischen Diesel- und Elektrolok. Die mit einem Millionenaufwand neu gebaute Schlömener Kurve wird seither nur noch einmal täglich pro Richtung befahren, die Vorteile der mit einem Aufwand von 2,3 Milliarden Euro für Neigetechnik ausgebauten Strecke werden nicht genutzt. Die Fahrzeiten wurden um eine knappe Stunde auf fünf Stunden und 15 Minuten gestreckt. Zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2005 wurde die Fahrzeit auf 4 Stunden 57 Minuten gekürzt und einige Züge wieder bis Karlsruhe durchgebunden. Aber der Regionalverkehr hat nachgezogen und bietet für einen um 15 Euro geringeren Fahrpreis eine um sechs Minuten schnellere Verbindung.

ICE auf dem Abstellgleis

Die 19 ICE-TD-Garnituren stehen nach wie vor auf dem Abstellgleis. Ein Käufer

hat sich bisher noch nicht gefunden. Einen Wiedereinsatz des ICE-TD auf der Franken-Sachsen-Magistrale lehnt die DB vehement ab. Neueste Begründung ist, dass der Einsatz dieser Züge aufgrund der hohen Kosten – bedingt vor allem durch die in Deutschland vorhandenen steuerlichen Belastungen wie voller Mehrwertsteuersatz, Ökosteuer und Mineralölsteuer – im Ausland wirtschaftlich sinnvoller sei. Ein wenig überzeugendes Argument, wenn man bedenkt, dass die derzeitigen IC-Züge ebenfalls mit Dieselloks verkehren. Seit Fahrplanwechsel im Dezember 2005 werden sogar zwei Dieselloks vorgespannt, um den 8-Wagen-Zug von Karlsruhe bis Dresden durchgehend zu fahren.

Dabei hatte das Konsortium ICT-VT (Siemens/Bombardier) der DB bereits in der Angebotsphase einen Vorschlag gemacht, um einen wirtschaftlicheren Einsatz des ICE-TD zu ermöglichen: Ein fünfter Mittelwagen, ausgerüstet mit Stromabnehmer, hätte auf elektrifizierten Streckenabschnitten – wie zwischen Dresden und Reichenbach im Vogtland – die vorhandene Fahrleitung nutzen und ansonsten mit Dieselantrieb verkehren können. Ein weiterer Vorteil wäre gewesen, dass dadurch etwa 96 zusätzliche Sitzplätze zur Verfügung gestanden hätten, womit sich die Platzzahl pro ICE-TD auf etwa 291 Plätze erhöht hätte. Damit wäre Platzzahl erreicht, die für den Verkehr zwischen Dresden und Nürnberg bedarfsgerecht wäre. Auf umständliche Lokwechsel, ineffizientes Fahren mit Diesel unter Fahrdracht und personalintensive Doppeltraktionen hätte also verzichtet werden können.

Betrieb wird ineffektiv durchgeführt

Und auch so bleibt zweifelhaft, ob der IC-Verkehr Nürnberg – Hof – Dresden mit lokbespannten Zügen wirklich günstiger ist als der „teure“ ICE-TD. Die 19 ICE-TD mit einem Anschaffungswert von über 7,5 Millionen Euro pro Fahrzeug müssen, um Standschäden zu vermeiden, weiterhin bewegt und fortlaufend mit Strom versorgt werden. Um ihren Einsatz im Fahrgastbetrieb „einzusparen“, werden im laufenden Fahrplan drei Wagenzüge mit je 8 Wagen und 8 Lokomotiven vorbehalten. Sie produzieren ganze drei Zugpaare von Nürnberg bis Dresden und ein weiteres bis Chemnitz.

Zukunftsperspektiven

Die langfristige Perspektive des Fernverkehrs zwischen Nürnberg, Hof und Dresden ist völlig offen. Während Gleise und Bahnhöfe zwischen Nürnberg, Hof und Dresden in den letzten Jahren fit für einen modernen und schnellen Eisenbahnverkehr gemacht wurden, hat sich das überregionale Zugangebot stetig verschlechtert. Und wie lange die drei verbliebenen IC-Zugpaare noch verkehren werden, ist nur eine Frage der Zeit: Die Neigezüge, die im Auftrag der Bundesländer als Interregio-Express oder Regionalexpress verkehren, sind schneller und preiswerter als der Intercity. Sie stellen für viele Fernreisende allerdings keine Alternative dar, da die eingesetzten Fahrzeuge der Baureihe 612 mit ihren dröhnenden Motoren, dem ruppigen Fahrverhalten und der monotonen Innenausstattung die hohen Komfortanforderungen an einen Fernreisezug nicht erfüllen. Doch die gleich schnellen Regionalzüge nehmen auf kürzeren Strecken dem teureren IC die Fahrgäste weg und damit wahrscheinlich die Basis für eine ausreichende Nachfrage.

Opfer der Bahnreform

Der Fernverkehr zwischen Sachsen und Bayern ist ein Opfer der Bahnreform von 1994 mit seiner starren Aufteilung zwischen bezuschusstem Nahverkehr und eigenwirtschaftlichem Fernverkehr.

Die Politiker von Bund und Ländern sind gefordert, nicht nur fiktive Bundesverkehrswegepläne aufzustellen, sondern durch geeignete Rahmenbedingungen auch dafür zu sorgen, dass die mit Milliardenaufwand ausgebauten Bahnstrecken von Zügen benutzt werden. PRO BAHN fordert, dass auf den Bahnlinien Nürnberg – Hof – Dresden und München – Regensburg – Hof – Leipzig wieder mindestens im Zweistundentakt schnelle Züge angeboten werden, die nur in größeren Städten halten und wie der Interregio zum Nahverkehrstarif benutzbar sind. Ob es sich dabei um Interregios, Regionalexpress-Züge oder eine ganz andere Zugart handelt, ist für den Fahrgast eher zweitrangig. Allerdings müssen gewisse Komfortanforderungen bei Reisen über längere Strecken wie zum Beispiel Sitzkomfort, Ambiente, Verpflegung, Toiletten, Platzreservierung und Fahrradmitnahme erfüllt werden.

Nachfolger für Ostbayern-IR ausgeschrieben

Für die ehemalige Interregio-Linie München – Regensburg – Hof – Leipzig gibt es bereits positive Aussichten. Der ehemalige Interregio-Verkehr ist im April 2005 vom Freistaat Bayern ausgeschrieben worden. Ab Dezember 2007 sollen lokbespannte Züge im Zweistundentakt von München über Regensburg nach Schwandorf verkehren und von dort abwechselnd alle vier Stunden über Hof nach Leipzig und über Furth im Wald nach Prag weiterfahren. Der durchgehende Vierstundentakt München – Hof wird durch einen zusätzlichen Vierstundentakt Regensburg – Hof mit Neigezügen von DB Regio und Anschluss aus München überlagert. Aus beiden Linien zusammen ergibt sich ein etwa zweistündliches Zugangebot zwischen München, Regensburg und Hof. Damit wird das frühere Qualitätsniveau des Interregio mit leicht merkbaren Abfahrtszeiten und durchgehenden Zügen im Zweistundentakt jedoch leider nicht ganz erreicht. Das ursprünglich vom Freistaat Bayern ausgeschriebenene, anspruchsvolle Konzept mit direkten zweistündlichen Neigezügen mit Niederflurtechnik konnte mangels entsprechender Angebote der deutschen Fahrzeugindustrie nicht realisiert werden.

Streckenausbau erforderlich

Mittelfristig muss die Franken-Sachsen-Magistrale weiter ausgebaut werden. Die Strecke Nürnberg – Hof – Dresden ist sehr kurvenreich und selbst Neigezüge können beispielsweise zwischen Hof und Bayreuth abschnittsweise nur 90 km/h fahren. Solche besonders ungünstig trassierten Abschnitte sollten neu gebaut oder begradigt werden, um attraktive Reisezeiten erreichen zu können. Besonders effektiv wäre der schon seit zehn Jahren immer wieder diskutierte „Vogtlandtunnel“ zwischen Feilitzsch und Weischlitz parallel zur A 72. Mit ihm könnte die Bahnstrecke zwischen Hof und Plauen von 48 auf etwa 30 Kilometer verkürzt werden – die Fahrzeiten würden dadurch zwischen Hof und Plauen von über 30 Minuten auf nur noch etwa 15 Minuten schmelzen. Der Fernverkehr Nürnberg – Hof – Dresden/Leipzig könnte so deutlich beschleunigt werden. Auch der Regionalverkehr würde durch diese nur rund zehn Kilometer kurze Neubaustrecke beschleunigt und besser vernetzt. Besonders für den Güterverkehr interessant wäre eine Elektrifizierung der Bahnstrecken von Reichenbach im Vogtland über Hof nach Nürnberg und Regensburg. ■

Fahrplan 2005/2006

Zug	IC 1)	IC	IC	IC	IC	IC	IC
Verkehrstage	Mo–Sa 2)	tgl.	tgl.	Fr	tgl.	außer Sa	So/Mo
Stuttgart Hbf		Mo–Fr 6.06	10.07	12.07 3)	14.07	16.07	18.07
Nürnberg Hbf		8.43	12.43	14.40	16.43	18.40	20.39
Bayreuth Hbf		–	–	–	–	19.39	21.39
Hof Hbf		10.35	14.35	16.35	18.35	20.44	22.50
Chemnitz Hbf	6.37	12.38	16.38	18.43	20.38	22.41	0.45
Dresden Hbf	7.40	13.40	17.40	19.50	21.40	–	–

Zug	IC	IC	IC	IC	IC	IC 1)
Verkehrstage	Mo–Fr	Mo–Sa	tgl.	tgl.	So	außer Sa 4)
Dresden Hbf		6.17	10.17	14.17	16.15	18.17
Chemnitz Hbf	5.00	7.21	11.21	15.21	17.19	19.19
Hof Hbf	7.05	9.27	13.27	17.27	19.33	Fr+So 21.25
Bayreuth Hbf	8.19	–	–	–	–	–
Nürnberg Hbf	9.16	11.16	15.16	19.16	21.23	Fr+So 23.20
Stuttgart Hbf	11.53	13.53	17.53	21.53	23.55	

1) teilweise ICE-T zum IC-Preis

2) Mo–Fr ab Zwickau

3) Nürnberg umsteigen

4) Mo–Do nur bis Zwickau