

# **BUND-Stellungnahme zum Schienenprojekt: Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg (VDE Nr. 8)**

## **Stellung des Projekts im Gesamtnetz**

Für die Neubaustrecke Halle/Leipzig – Erfurt – Bamberg sollen mindestens 4,5 Mrd. Euro verbaut werden, wobei Schätzungen der DB AG bereits von bis zu 7 Mrd. Euro ausgehen. Diese Gelder müssen von anderen wichtigen Projekten abgezogen werden. Dabei ist die zusätzliche Verkehrserschließung und der Fahrzeitleistungsgegenüber den Ausbaupotenzialen im Bestandsnetz nicht angemessen. Zudem wird die Binnenerschließung der gesamten Region zwischen Leipzig, Erfurt und Bamberg nicht wesentlich verbessert. Die hohen Kosten des VDE 8 führen stattdessen dazu, dass die für die Region wichtige Mitte-Deutschland-Verbindung von Erfurt über Jena und Gera nach Zwickau bzw. Chemnitz im Rahmen des BVWP 03 nicht zweigleisig ausgebaut und durchgehend elektrifiziert wird.

Obwohl das Großprojekts nicht vor 2015 realisiert werden kann, unterbleiben kurzfristig notwendige und kostengünstigere Maßnahmen. Dies betrifft z.B. die Fahrzeitleistungsgegenüber Erfurt – Leipzig zur Einrichtung von Taktknoten in Leipzig und Dresden als Voraussetzung für die Einrichtung eines Integralen Taktfahrplanes in Sachsen oder eine bessere Durchlassfähigkeit für den SGV auf den Bestandsstrecken. Positiv hingegen sind die Ausbauten im Bereich Berlin – Halle/Leipzig und Nürnberg – Bamberg, die Leistungssteigerungen und Fahrzeitleistungsgegenüber auf bestehenden Trassen ermöglichen. In absehbarer Zeit ist deswegen eine Verkürzung der Fahrzeit Berlin – München um ca. eine Stunde möglich.

## **Personenfernverkehr**

Wichtige Begründung für den Bau der NBS ist die nur durch das VDE 8 erzielbare Fahrzeit von unter 4h zwischen Berlin und München (derzeit ca. 6h40). Wesentliche Fahrzeitleistungsgegenüber werden jedoch schon mit den in Bau befindlichen NBS-/ABS-Projekten südlich Nürnberg und nördlich Leipzig/Halle erreicht. Alleine auf diesen Abschnitten werden erhebliche Fahrzeitleistungsgegenüber wirksam, womit die Fahrzeit Berlin – München um bis zu 1h15 auf etwa 5h15 Stunden sinken würde.

Mittelfristig kann die Fahrzeit Berlin – München sogar auf 5h Stunden verkürzt werden, wenn der ICE im Abschnitt Leipzig – Nürnberg analog der angestrebten Bedienungskonzeption des VDE 8 nur die Halte Bamberg und Jena bedienen würde und die restlichen Halte durch einen RE bedient werden, der schon heute im Abschnitt Nürnberg – Lichtenfels und Lichtenfeld – Saalfeld verkehrt. Diese Fahrzeiten der Teilabschnitte Berlin – Leipzig – Nürnberg – München würden dabei ideal in ein mögliches ITF-Raster passen.

Die Fahrzeiten durch das VDE 8 passen nur bedingt in die möglichen Strukturen eines ITF. Fahrzeiten von 31 Minuten für Erfurt – Halle und 39 Minuten für Erfurt – Leipzig passen nur schwierig in die Anforderungen des ITF und entsprechen auch nicht der Bedeutung der Verkehrsströme. Auch die Linienstruktur bzw. die Anbindung Halles in das Fernverkehrskonzepts gestaltet sich bisher schwierig.

## **Untersuchung der Fahrzeitleistungsgegenüber Berlin – München und Berlin – Erfurt**

Ein Gutachten im Auftrag des BUND/BN<sup>1</sup> hat untersucht, welche Fahrzeitleistungsgegenüber auf den bestehenden Altstrecken Halle/Leipzig – Jena – Nürnberg und Halle/Leipzig – Erfurt erreichbar wäre und welche Kosten dies erzeugen würde.

Die Gutachter kommen dabei zu dem Ergebnis, dass auch auf der Bestandsstrecke eine Fahrzeit von unter 4 Stunden möglich ist. Dazu wäre sowohl die Bestandsstrecke über Jena und Saalfeld, als auch die Ausbaustrecken nördlich Leipzig/Halle und südlich Nürnberg für Tempo 230 mit Neigetechnik auszubauen. Die Fahrzeit München – Berlin könnte somit bis auf 3h57 verkürzt werden. Gegenüber dem VDE-Projekt dauert die Fahrt damit etwa 20 Minuten länger. Auf einer ergänzend ertüchtigten Strecke Erfurt – Halle/Leipzig sind die erzielbaren Fahrzeiten bei Einsatz der Neigetechnik mit denen der Neubaustrecke ebenbürtig. Beide Ausbaukonzepte erreichen für die Verbindung Erfurt – Berlin Fahrzeiten von 1h40 (heute: 3h-3h30 Stunden).

---

<sup>1</sup> BUND/BN et al, Eisenbahn-Verbindung von München nach Berlin: Ermittlung des Fahrzeitleistungsgegenüberpotentials..., München 2002

Die Gutachter gehen dabei von folgenden Kosten aus (Ausbau  $V_{max}=230$  km/h NT)

Abschnitt	Länge	Investition
Nürnberg – Hochstadt-Marktzeuln	102 km	136 Mio. Euro
Hochstadt-Marktzeuln – Leipzig	220 km	515 Mio. Euro
Großkorbetha – Halle	25 km	28 Mio. Euro
Erfurt – Großheringen	52 km	58 Mio. Euro
Halle/Leipzig – Berlin	192 km	87 Mio. Euro
Summe		824 Mio. Euro

Um das Ziel „Von Berlin nach München unter 4 Stunden“ zu erreichen, sind die Investitionen von 4,5 bis 7 Mrd. Euro für die NBS durch den Thüringer Wald nicht unabdingbar notwendig.

Das Ziel kann vielmehr auch ausreichend durch einen Ausbau bestehender Strecken auf bis zu Tempo 230 und Nutzung der Neigetechnik erreicht werden. Die Kosten für dieses Projekt liegen hingegen bei etwas unter 1 Mrd. Euro.

Nicht untersucht wurden offenbar die Auswirkungen der Preise als Anreiz.

### 1.1.2 Güterverkehr

Die Bedeutung des VDE 8 ergibt sich neben der Verkürzung der Fahrzeit Berlin – München auch durch den Güterverkehr zwischen Berlin/Mitteldeutschland und Süddeutschland bzw. zwischen Skandinavien und Italien. Diese Angaben sind allerdings kritisch zu sehen, da sie zum einen schon mehrfach reduziert wurden, und auch die tatsächliche Belastungen der NBS Hannover – Würzburg im Güterverkehr um bis zu zwei Dritteln hinter den Prognosen zurückblieb. Stattdessen fahren die Güterzüge vor allem auf den vom Fernverkehr entlasteten Bestandsstrecken. Wie auf den Neubaustrecken Stuttgart – Mannheim und Würzburg – Fulda scheint der Güterverkehr nur als Rechenhilfe für eine anderweitig nicht zu erreichende Wirtschaftlichkeit herzuhalten. Es ist davon auszugehen, wie auch im Konzept Netz 21 definiert, dass die bisherige Mischstrecke im Saaletal zur Vorrangstrecke für den Güterverkehr wird. Auch mit dem VDE 8 würden sich tagsüber keine wesentlichen Kapazitätssteigerungen auf der Saalebahn ergeben, wenn man davon ausgeht, dass der jetzige zweistündliche ICE durch einen vergleichbaren RegionalExpress mit Neigetechnik zur regionalen Erschließung ersetzt würde. Betrieblich hochproblematisch ist im Tagesverkehr die Mischung von ICE-Schnellverkehr und Güterverkehr auf der Neubaustrecke. Dies hätte erhebliche Kostensteigerungen zur Folge (zahlreiche Überholbahnhöfe) und brächte dem Güterverkehr nur sehr wenig neue Trassen.

#### Bahnstrecken im Projektbereich nicht überlastet

Zudem weisen die Bestandsstrecken im gesamten Korridorbereich im Vergleich zu anderen Teilen des deutschen Schienennetzes für SPfV, SPNV und teilweise auch SGV relativ geringe Belastungen auf. Lediglich die Saalebahn ist zwischen Ost- und Süddeutschland weitgehend ausgelastet, da sie die einzige elektrifizierte Verbindung darstellt. Hemmnis ist hier v.a. der Aufstieg zum Frankenwald. Auf parallelen Nebenfernstrecken bestehen noch Kapazitätspotenziale. Diese werden aber v.a. aufgrund fehlender Elektrifizierung, wenig leistungsfähiger Sicherungstechnik oder mangels durchgehend zweigleisigen Ausbaus für den Güterverkehr bisher nur unzureichend genutzt (bspw. Regensburg – Hof und Hof/Saalfeld – Gera – Leipzig). Auch auf der Saalebahn selbst sind in Bezug auf leistungsfähige Mischverkehrsstrecken noch nicht alle Potenziale erschlossen.

Derzeit verkehren die Züge des SPfV und SPNV insbesondere auf den Nord-Süd-Verbindungen im wesentlichen im Zweistundentakt. Auf der Strecke Erfurt – Leipzig/Halle (Abschnitt Großheringen – Großkorbetha) sind die Belastungen durch Linienbündelungen etwas höher. Hier wäre die Wiederherstellung der erst vor wenige Jahren zurückgebauten Mehrgleisigkeit sinnvoll bzw. notwendig, der gleichzeitig eine Beschleunigung für den SPfV bringen kann.

### 1.1.3 Mangelnde Erschließungswirkung in der Region

Die Siedlungsbereiche im südlichen Ostdeutschland und in Nordbayern sind durch relativ hohe Einwohnerdichten gekennzeichnet. Allerdings konzentrieren sich die Einwohner nicht auf wenige große Ballungsräume, sondern verteilen sich auf die Großstädte Jena, Gera, Zwickau und Chemnitz sowie die Mittelstädte (ca. 30-70.000 Ewh.) Bayreuth, Bamberg, Plauen, Schweinfurt, Suhl und Hof.

Insbesondere die Siedlungsschwerpunkte in Ostthüringen und Westsachsen bilden zusammengenommen mit bis zu zwei Millionen Einwohnern ein deutlich höheres Potential als die Region Erfurt mit etwa einer halben Million Einwohnern. Die Großstädte Jena, Gera, Zwickau und Chemnitz werden allesamt vom VDE 8.1/8.2 umfahren und lassen sich auch nicht sinnvoll an dieses anbinden, da die NBS zu weit nördlich bzw. westlich verläuft. Genau in diesem Verkauf ist die Besiedlung in der Finne und im Thüringer Wald aber am dünnsten.

Zur Erschließung der Bevölkerungsschwerpunkte in diesem Städtenetz ist eine einzige sehr schnelle Strecke nicht sinnvoll, da sie nur für wenige Bereich unmittelbare Vorteile bringt. Weder verbessert sich die Erreichbarkeit der Region (Umwegfahrten im SPNV nach Bamberg, Erfurt oder Leipzig zum HGV), noch werden die Verbindungen des Städtenetzes untereinander verbessert.

Dieses Städtenetz gehört nach Untersuchungen der TU Chemnitz und des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung zu den am schlechtesten erreichbaren Teilgebieten der BRD. Dies gilt insbesondere für den Verkehr auf der Schiene. Sowohl Fahrtenhäufigkeit, Reisezeiten als auch Umsteigesituation belegen den dringenden Handlungsbedarf. Durch das VDE 8.1/8.2 wird sich der Bahnverkehr für die An- und Verbindung des Städtenetzes nicht verbessern.

Die Kürzung der Investitionen für die Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) wirkt sich hingegen unmittelbar negativ auf die Erreichbarkeit von Ostthüringen und Westsachsen aus. Der Verzicht auf Elektrifizierung und zweigleisigen Ausbau der MDV im BVWP 2003 schränkt die Potenziale bei Angebotsdichte, Fahrzeit und durchgehenden Verbindungen im Fernverkehr erheblich ein. Problematisch kann sich auch eine Kostenüberschreitung beim VDE 8 auf die dringlichen Ausbauprojekte in diesem Bereich auswirken, da diese dann ggf. nicht mehr im Zeitraum bis 2015 realisiert werden können.

### **1.1.4 Konsequenzen**

#### **Spezifische Siedlungsstruktur macht Netzlösung erforderlich**

Bei Verzicht auf die NBS Erfurt – Ebensfeld kommt dem Ausbau der bestehenden Bahnverbindungen besonderes Augenmerk zu, da Güterverkehr und Personenverkehr im Mischbetrieb abgewickelt werden müssen. Dies betrifft alle Strecken im Polygon Nürnberg, Erfurt, Leipzig/Halle, Chemnitz, Plauen, Hof.

Eine geografisch ideale Erschließung dieser „dispersen Ballung“ in Thüringen, Nordbayern und Westsachsen erfordert eine hochwertige Netzlösung, welche alle Städte zwischen Erfurt/Weimar, Halle/Leipzig, Dresden, Nürnberg und Würzburg in ein „schnelles Netz“ einbezieht.

Insbesondere die beiden Nord-Süd Achsen Halle/Leipzig – Jena – Saalfeld – Bamberg – Nürnberg und Leipzig – Zwickau – Hof – Nürnberg/Regensburg sowie die Ost-West-Achse Chemnitz – Zwickau – Gera – Jena – Erfurt sind als Ersatz leistungsfähig auszubauen, um die Verkehre kurzfristig angemessen abwickeln zu können.

#### **Aufbau Integraler Taktfahrplan („ITF-Ost“)**

Wesentlich ist im Osten Deutschlands der Übergang vom linienbezogenen zum integrierten Taktfahrplan. Für einen Integralen Taktfahrplan (ITF) in Ostdeutschland ist der Knoten Leipzig als Kernpunkt zu betrachten, der die Lage der weiteren Knoten bestimmt. Daher sind ITF-konforme Fahrzeiten von Leipzig in das westdeutsche IC-Netz wesentlich für den Aufbau des „ITF Ost“. Durch die Fahrzeiten und Taktknoten der IC-Linie Hannover – Leipzig, die sich aus dem Anschluss aus der ICE-Linie Ruhr – Hannover – Berlin ergibt, sowie die Ankunft der ICE-Linie Frankfurt – Erfurt – Leipzig – Dresden um die Minute 30, sollte Leipzig einen Taktknoten zur Minute 30 erhalten. Durch die anvisierte Fahrzeit Leipzig – Dresden von unter einer Stunde erhält damit auch Dresden einen Taktknoten zur Minute 30.

Die ICE-Fahrzeit Erfurt – Leipzig mit 62 Minuten (Fahrplan Sommer 2003) bzw. die Fahrlage im Knoten Leipzig ist derzeit nur bedingt mit den ITF-Anforderungen kompatibel. Die Abfahrt in Fulda und damit die Knoten Eisenach und Erfurt sind durch die Lage der ICE-Linien Frankfurt – Braunschweig – Berlin und München – Hamburg festgelegt. Damit muss die Beziehung Leipzig – Erfurt – Eisenach um wenige Minuten verkürzt werden. Das Projekt Leipzig – Erfurt wurde zwar zum BVWP 2003 angemeldet, findet sich aber wegen der Konkurrenz zur NBS Erfurt – Halle/Leipzig nicht in den jetzigen Projektlisten. Durch den Ausbau der Strecke Eisenach – Erfurt auf 200 km/h (N12) kann die Fahrzeit Erfurt – Eisenach um wenige Minuten verkürzt werden und der Knoten Erfurt durch Ausbau Erfurt – Eisenach – Fulda geringfügig „Richtung“ Eisenach gelegt werden. Ergänzend sollte dann der Abschnitt Leipzig – Erfurt so hergerichtet werden, dass eine Ankunft in Leipzig etwa zur Minute 27 bzw. Abfahrt zur Minute 33 möglich ist. (Aufhebung Geschwindigkeitseinbrüche v.a. Großkorbetha – Bad Dürrenberg, abschnittsweise Ausbau für 200 km/h).

Damit kann einerseits auch ein Taktknoten in Dresden zur Minute 30 eingerichtet werden und andererseits auch die Anschlüsse auf die sächsischen Nebenfernstrecken mit ausreichenden Übergangszeiten (6-8 Minuten) optimiert werden. Dies betrifft die Strecke Leipzig – Chemnitz ebenso wie den Abschnitt Dresden – Chemnitz um in Chemnitz (Fahrzeit nach Ausbau je unter 60 Minuten) ebenfalls einen ITF-Knoten zur Minute 30 einzurichten.

Da Nürnberg einen ICE-Knoten zur Minute 30 besitzt ist ergänzend die Beschleunigung der Strecke Nürnberg – Leipzig von 3h15 auf 2h55 anzustreben. Dabei gibt es zwei Varianten:

- Ohne Infrastrukturausbau kann dies durch eine Produktdifferenzierung geschehen. Dazu sollte der ICE Berlin – München eine ähnliche Haltepolitik besitzen wie bei Realisierung des VDE 8.1/2 und nur in Jena und Bamberg halten. Die derzeitigen ICE-Halte von nur regionaler Bedeutung sollen dann durch eine RE-Linie mit Neigetechnik wie in den Abschnitte Bamberg – Lichtenfels und Lichtenfels – Saalfeld bedient werden.
- Mit Infrastrukturausbau können die ICE-Halte beibehalten werden und die Strecke baulich beschleunigt werden. Dazu sind die ABS Nürnberg – Ebensfeld sowie Ebensfeld – Lichtenfels für 200-230 km/h und abschnittsweise Linienverbesserungen im Saaletal für 200 km/h nötig. Im Abschnitt Großheringen – Leipzig kann in beiden Varianten durch die ABS Erfurt – Leipzig abschnittsweise 200 km/h gefahren werden.

Mit beiden Maßnahmen kann so der Knoten Leipzig zur Minute 30 auch aus Süden erreicht werden und es verkürzt sich die Fahrzeit München – Berlin auf etwa 4h55 Stunden, was einer Reisegeschwindigkeit von ca. 135 km/h entspricht und damit deutlich über der heutigen Fahrzeit von ca. 6h45 und einer Reisegeschwindigkeit von 95 km/h liegt.

### **Auswirkungen des Schnellverkehrs auf Altstrecken für den Güterverkehr**

Durch den Schnellverkehr mit Neigetechnik (> 160 km/h) auf den Altstrecken kann es zu Kapazitätsproblemen im bestehenden Netz kommen. Perspektivisch sollte auf dem Bestandnetz eine hohe Betriebsqualität im Mischverkehr durch punktuelle leistungssteigernde Ausbauten und räumliche Entflechtung der Transportströme erfolgen. Dies kann durch mehrgleisige Abschnitte auf den Altstrecken, kreuzungsfreie Ausfädelungen, Verbesserung der Leit- und Sicherungstechnik sowie den Ausbau und die Elektrifizierung von parallelen Nebenfernstrecken (v.a. für den SGV) realisiert werden.

Dies sollte auf den Strecken Erfurt – Suhl – Schweinfurt – Würzburg, Leipzig – Gera – Saalfeld und Leipzig – Gera – Plauen – Hof/Cheb(Eger) – Regensburg, sowie bedingt auch Erfurt – Schweinfurt erfolgen. Ein Lückenschluss Hof – Saalfeld kann zum Ausbau von Nebenfernstrecken für den Güterverkehr hilfreich sein.

Insbesondere die Projekte „Leistungsfähiger Ausbau der Saalebahn“ (Anlage von Überholgleisen, angemeldet von DB AG, Kosten: 150 Mio. Euro, zurückgestellt wegen Konkurrenz zu VDE 8) und „Elektrifizierung Sachsenmagistrale“ (Projekt N17) sind dazu komplementär. Im Abschnitt Leipzig Hbf. – Leipzig-Leutzsch und Großkorbetha – Großheringen kann zudem ein mehrgleisiger Ausbau einen besseren Betriebsablauf sicherstellen.

### **1.1.5 Alternatives HGV-Konzept für den Raum Nordbayern, Südthüringen und Westsachsen**

Ergänzend zu den Ausbauplanungen des BVWP gibt es eine skizzenartige Alternativkonzeption<sup>2</sup> zur NBS des VDE Nr. 8 und zu den geplanten „Spar“-ABS (bis 160 km/h) auf der Mitte-Deutschland-Verbindung und der Sachsenmagistrale.

Diese Konzeption sieht den Neubau von kostengünstigeren ABS/NBS-Strecken mit Tempo 200-300 km/h für die Nord-Süd-Verbindung, aber auch in Ost-West-Richtung vor und beinhaltet zudem eine Ausbaustrecke durch den Thüringer Wald. Damit können v.a. das westsächsische und ostthüringische Städtenetz (Chemnitz – Zwickau – Gera – Jena) erstmals adäquat in das Netz der hochwertigen Bundesschienenwege integriert werden.

Diese Ausbaukonzeption sieht vor:

- NBS 300 km/h: Weimar – Jena – Leipzig/Halle (1 Mrd. Euro) (entlang A4/A9)
- NBS/ABS 200-300 km/h: Erfurt – Ilmenau – Suhl – Coburg – Nürnberg (1 Mrd. Euro)
- NBS/ABS 200-300 km/h: Dresden – Chemnitz – Zwickau – Wünschendorf (Haken Richtung Gera) – Plauen – Hof – Nürnberg inkl. einer Verbindungsspanne von einem Gleisdreieck Wünschendorf über Gera zu einem Gleisdreieck an der NBS Leipzig – Erfurt (2,75 Mrd. Euro)

Damit entsteht ein schnelles Linienkreuz im HGV zwischen Erfurt, Leipzig/Halle, Dresden und Nürnberg, welches sowohl in Ost-West-, als auch in Nord-Süd-Richtung für alle angeschlossenen Städte nicht nur wesentlich schnellere Verbindungen ermöglicht, sondern auch die derzeitige nachteilige Netztopologie beseitigt. Durch die nun mögliche, umfassendere Entmischung schneller und langsamer Verkehr ergeben sich auf den bestehenden Strecken deutlich höhere Potenziale, um den Güterverkehr abzuwickeln.

---

<sup>2</sup> [www.vr-transport.de/home/projekt8.html](http://www.vr-transport.de/home/projekt8.html)

Durch die kreuzartige Netzbildung können aus dem heutigen ICE-Netz folgende Fernverkehrslinien hervorgehen:

- Frankfurt – Erfurt – Weimar – Jena – Flughafen Leipzig – Leipzig – Dresden
- Berlin – Leipzig – Flughafen Leipzig – Gera – Hof – Bayreuth – Nürnberg
- Ruhrgebiet – Kassel – Erfurt – Weimar – Jena – Gera – Zwickau – Chemnitz
- Nürnberg – Bayreuth – Hof – Plauen – Zwickau – Chemnitz – Dresden – Görlitz

Daneben werden nach entsprechendem Ausbau auch die bestehenden Altstrecken mit schnellen RE-Neitechzügen bedient bspw. Jena – Saalfeld – Lichtenfels, Erfurt – Suhl – Coburg – Lichtenfels – Bamberg – Nürnberg, Göttingen – Erfurt – Saalfeld – Hof – Chem.

Diese Alternativkonzeption kann nach Sanierung des bestehenden Netzes als langfristige Ausbauplanung für den Schnellverkehr im Bereich Thüringen, Südsachsen und Nordbayern dienen, würde also als wichtiger strukturpolitischer Baustein Berücksichtigung erst im folgenden BVWP finden.

Anstelle von 280 km Streckenlänge an „schnellen“ ABS/NBS mit Tempo 200 km/h oder mehr, erreicht dieser Entwurf eine Netzlänge von 660 km Schnellfahrstrecken. Dabei entstehen Kosten von zusammen etwa 5 Mrd. Euro, während für die Projekte im BVWP 2003 (VDE 8.1/8.2, MDV und Sachsenmagistrale) etwa 6,2 – 8,2 Mrd. Euro anfallen. Auch wenn das Netzmodell die gleichen Kosten wie die BVWP-Projekte aufweisen würde, so entstünde doch eine spürbar höhere Netzwirkung und bessere Netztopologie.

### 1.1.6 Stellungnahme des BUND zum VDE 8

Der BUND anerkennt die Notwendigkeit einer Verbesserung der Bahnverbindung im Korridor (Berlin –) Leipzig – Nürnberg (– München).

Bevor diese aufwändige Maßnahmen jedoch angegangen werden, müssen die wichtigen bestehenden Strecken umfassend instand gesetzt werden (zweigleisige Grundsaniierung 160 km/h mit Elektrifizierung). Darauf ist insbesondere bei der Mitte-Deutschland-Verbindung, der Sachsen-Franken-Magistrale und der Verbindung Erfurt – Suhl – Schweinfurt bzw. Eisenach – Meiningen – Coburg zu drängen.

Die Beschleunigung der ICE-Linie Berlin – München auf unter 5 Stunden ist mit einem moderaten Ausbau bestehender Strecken möglich. Damit verkürzt sich die Fahrzeit gegenüber heute bereits um 1,5 Stunden. Eine weitere Attraktivierung im Kundensinne können auch niedrige Fahrpreise leisten.

Für den Güterverkehr ist im genannten Bereich eine Netzlösung anzustreben. Durch Elektrifizierung sind Nebenfernstrecken für den langlaufenden Güterverkehr nutzbar zu machen. Eine räumliche Umfahrung der Steilstrecke im Frankenwald wäre wünschenswert. Daher ist die Elektrifizierung Reichenbach – Hof – Nürnberg/Regensburg anzustreben.

Langfristig ist eine „große Lösung“ zur Beschleunigung der Verbindungen des gesamten Schienennetzes in Südthüringen, Südsachsen und Nordbayern nötig. Dies kann mit nur *einer* sehr teuren Nord-Süd-Verbindung erreicht werden. Stattdessen ist ein Netz an schnellen Strecken mit hohem Anteil Ausbau- und geringerem Anteil Neubaustrecken aufzubauen, bei den NBS-Abschnitten eine räumliche Bündelung mit den Autobahnen A4 und A9 anzustreben.

Aus zeitlichen und finanziellen Gründen sollte dieses Konzept erst mit dem folgenden BVWP ab 2015 realisiert werden. Bis dahin sind die konzeptionellen Vorarbeiten zu einem flächenwirksamen „VDE 8neu“ abzuschließen.