

**Zugangebot  
auf der Franken-Sachsen-Magistrale**

**Statement**

**Klaus-Dieter Josel  
Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG  
für den Freistaat Bayern**

**18.11.2003**

**Bayreuth**

---

# Manuskript Klaus-Dieter Josel

---

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Mronz,

sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Döhla,

sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete aus dem Deutschen Bundestag und dem bayerischen Landtag,

sehr geehrte Landräte,

sehr geehrte Vertreter der Wirtschaft,

sehr geehrte Journalistinnen und Journalisten,

meine sehr geehrten Damen und Herren,

auch von meiner Seite: Herzlichen Dank, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind. Ich möchte Sie hier und heute umfassend über ein Thema zu informieren, das uns gemeinsam in den letzten Jahren – aktuell jedoch besonders in den letzten Wochen – beschäftigt hat.

Es handelt sich um den „ICE-TD bzw. VT 605“ und damit um das bisherige Fahrzeugangebot auf der „Linie 65“ bzw. „Franken-Sachsen-Magistrale“. Es handelt sich für Sie um einen entscheidenden Standortfaktor und für uns um einen wichtigen Bestandteil unseres Liniennetzes: Das Fernverkehrsangebot in Ihrer Region.

Erlauben Sie mir zuerst einen kurzen Blick zurück: Bereits vor ihrer Inbetriebnahme machte die Baureihe 605 Probleme. Die ursprünglich für den 28.05.2000 vorgesehene Umstellung des Angebots zwischen Nürnberg und Dresden auf ICE-TD musste wegen Lieferschwierigkeiten der Industrie auf dem 05.11.2000 verschoben werden. Doch auch dieser Termin konnte nicht gehalten werden, so dass erst am 10.06.2001 der fahrplanmäßige Einsatz der neuen Züge begann. Sie erinnern sich Herr Oberbürgermeister, es war der Anfang eines Trauerspiels.

Von der Jungfernfahrt an gab es technische Schwierigkeiten. Meist waren es Fehler an der Neigetechnik, die immer wieder zu Verspätungen und Zugausfällen führten. Als die Züge – nach über einem Jahr und nach zahlreichen enttäuschten Kunden – begannen stabiler zu laufen, führte das Jahrhunderthochwasser in Sachsen zu massiven Infrastrukturschäden.

Der Streckenabschnitt zwischen Chemnitz und Dresden musste gesperrt werden, die Fahrtzeit von Nürnberg in die sächsische Landeshauptstadt verlängerte sich um über eine halbe Stunde.

Gleichzeitig aber ging die Pannenserie beim ICE TD weiter. Am 02.12.2002 brach in der Nähe von Gutenfürst die Achse eines Triebzuges. In Folge dieses Ereignisses musste zunächst die Neigetechnik ausgeschaltet werden, bevor das Eisenbahnbundesamt im Juli 2003 sämtliche Züge vorübergehend ganz stilllegte.

Die Fahrten mit ausgeschalteter Neigetechnik führten zu erheblichen Verspätungen. Gerade auf den eingleisigen Streckenabschnitten hier in der Region übertrugen sich diese Verspätungen in Folge von Zugkreuzungen und Anschlussgewährleistungen auch auf den Nahverkehr und führten zu unhaltbaren Zuständen. Die Einführung eines Notfahrplans und damit die abermalige Verlängerung der Reisezeit um weitere 30 Minuten war erforderlich.

Aufgrund all dieser Probleme haben das Image der Bahn und vor allem die Kundenakzeptanz auf der Franken-Sachsen-Magistrale erheblich gelitten. Die Fahrgastzahlen waren deshalb rückläufig – und das trotz zum Teil guter demografischer Voraussetzungen entlang dieser Strecke. Der erwartete Zuwachs an Fahrgästen ist ins Gegenteil umgeschlagen.

Für die Deutsche Bahn ist dies eine bittere Erfahrung gewesen. Lassen Sie sich versichert sein: Wir haben uns das alles ganz anders vorgestellt. Nicht nur unsere Fahrgäste sind enttäuscht und verärgert – auch wir sind es.

Die Bahn sieht aufgrund der genannten Image- und Akzeptanzprobleme daher nicht, dass der VT 605 auf absehbare Zeit wirtschaftlich zu fahren ist. Auch wenn Siemens versichert, die technischen Probleme gelöst zu haben, ist mit einer schnellen Verbesserung der Kundenakzeptanz nicht zu rechnen. Wir können und wir wollen den VT 605 nicht erneut an unseren Fahrgästen testen.

Es galt also Alternativen zu finden, die die Existenz der Fernverkehrsbedienung auf der Franken-Sachsen-Magistrale sicherten. Dies Bedingungen hierzu waren:

- ein wirtschaftlich zu betreibendes Fahrzeug
- das bei den Kunden angenommen wird
- und welches die ehrgeizigen und auch im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern notwendigen kurzen Fahrzeiten durch Einsatz moderner Neigetechnik zuverlässig halten kann

All diese Bedingungen erfüllt der VT 612 als einziger Zug. Seit Juli 2003 ist dieser Zug auf der Franken-Sachsen-Magistrale im Einsatz. Dieser Zug wurde bei den Kunden gut angenommen, die Reisendenzahlen blieben konstant. Und das, obwohl der Zug gegenwärtig im bereits erwähnten Notfahrplan ohne Neigetechnik verkehrt.

Ab dem 14.12.2003 wird der VT 612 jedoch seine Fähigkeiten voll einsetzen und damit bezüglich des Fahrplans zu beachtlichen Verbesserungen gegenüber dem status quo – aber auch gegenüber dem bisherigen Angebot mit Zügen der Baureihe 605 führen. Der VT 612 wird für die Strecke Nürnberg – Dresden künftig nur noch 4 Stunden und 20 Min benötigen, ein Erfolg, der auch auf die vorgenommenen Infrastrukturverbesserungen zurückzuführen ist.

Er wird damit über 10 Minuten schneller sein, als alle bisherigen Angebote auf dieser Strecke. Die Fahrzeit von Nürnberg nach Dresden verkürzt sich gegenüber dem status quo sogar um über 1 Std und 15 Minuten.

Der schon bisher angebotene 2-Stunden-Takt mit Anschlussmöglichkeiten in Nürnberg u. a. in und aus Richtung Stuttgart, Frankfurt, Würzburg und München bleibt erhalten. Unter [www.bahn.de](http://www.bahn.de) ist der neue Fahrplan schon heute eingestellt, ich möchte ihn hier also nur ganz kurz vorstellen.

Sie sehen also, fahrplantechnisch ermöglicht der VT 612 ein adäquates Fernverkehrsangebot. Doch gilt dies auch für den Bordservice? Herr Ditthardt – der Leiter der Deutschen Bahn AG für die Gestaltung des Zugservices – wird Ihnen hierzu gleich Details erläutern. Eines möchte ich jedoch vorweg klar und offen sagen: Ein ICE-Standard wird zwar von der Reisezeit – nicht aber vom Bordkomfort her erreicht werden können. Daher bieten wir diesen Zug künftig nicht als ICE – sondern als IC an. Messen Sie diesen Zug bitte an den Verbesserungen, die wir vornehmen und vergleichen Sie ihn nicht mit einem ICE.

Die Fahrpreise stelle ich Ihnen hier nur kurz vor, auch diese sind unter [www.bahn.de](http://www.bahn.de) bereits heute abrufbar. Wie Sie sehen, bewegen wir uns moderat über den Preisen des Nahverkehrs, bei Inanspruchnahme fernverkehrsspezifischer Ermäßigungen teils sogar deutlich darunter. Nur ein Beispiel: Wenn zwei Personen gemeinsam von Hof nach Dresden und zurück fahren, zahlen Sie künftig bei Festlegung auf eine bestimmte Verbindung und bei Reise über ein Wochenende nur noch 51 €

Meine Damen und Herren, der Inhalt Ihrer Schreiben an Herrn Mehdorn und an mich ist mir sehr bewusst. Ich weiß, dass wir auf dieser Strecke viel verlorenes Vertrauen zurückgewinnen müssen. Ich bin zuversichtlich, dass uns dies mit dem neuen stabilen Zugangebot gelingen wird. Im beiderseitigen Interesse bitte ich Sie herzlich darum, uns bei diesen Bemühungen zu unterstützen. Lassen Sie uns gemeinsam nach vorne schauen und aus den teils schwierigen Ausgangsbedingungen das Beste machen. Helfen Sie mit, die Existenz des Fernverkehrsangebotes der Franken-Sachsen-Magistrale als wichtige Fernverkehrslinie zwischen Bayern und Sachsen dauerhaft zu sichern.

Ich danke Ihnen!