

Frage 1: *Wie ist die Zukunftsvision der Bahn 2020 und wie wird die Sachsen-Franken-Magistrale in das Fernverkehrs- bzw. IRE-Netz integriert?*

Antwort: Der Fernverkehr zwischen Ostdeutschland und Bayern wird vsl. ab Ende 2017 über die Schnellfahrstrecke Leipzig/Halle – Erfurt – Bamberg – Nürnberg geführt. Auf der Sachsen-Franken-Magistrale werden Nahverkehrsleistungen mit schnellen Anbindungen an die Fernverkehrsknoten Nürnberg und Dresden verkehren. Gemeinsam mit den Aufgabenträgern als Besteller des Nahverkehrs versucht DB Fernverkehr, das künftige Fernverkehrsangebot bestmöglich mit dem Nahverkehrsangebot – und damit auch eine gute Anbindung des östlichen Oberfranken – abzustimmen. Mit der Schnellfahrstrecke Leipzig/Halle - Erfurt - Bamberg - Nürnberg wird DB Fernverkehr deutlich kürzere Reisezeiten zwischen Ost- und Süddeutschland anbieten können (z.B. Berlin - München mit Sprinter in 3 ½ Stunden, Taktverkehr in 4 ¼ Std., zum Vergleich: die heutige Reisezeit beträgt ca. 6 Std.). Aufgrund dessen werden die überregionalen Reisendenströme über diese schnellere Route statt über die derzeit bestehenden Strecken verlaufen. Auch zwischen Dresden und Nürnberg wird die Reisezeit über die Schnellfahrstrecke um mehr als eine Stunde kürzer sein als derzeit über die Sachsen-Franken-Magistrale via Hof (3 ¼ Std. statt 4 ½ Std.). Daher geht DB Fernverkehr davon aus, dass die Strecke Dresden - Hof - Nürnberg selbst bei vollständiger Elektrifizierung weiterhin ausschließlich mit schnellen Nahverkehrszügen bedient werden wird.

Frage 2: *Für das Jahr 2010 ist mit ersten Ergebnissen bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans zu rechnen. Wie stellen sich aus Sicht der Deutschen Bahn AG diese Ergebnisse korrekt dar?*

Antwort: Derzeit werden alle Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege vor dem Hintergrund neuer Verkehrsprognosen (Zeithorizont 2025) volkswirtschaftlich untersucht. Das Ergebnis wird dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages noch in diesem Jahr vorgestellt. Eine Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans, die auch neue Maßnahmen einbezieht, die über den vorhandenen Bedarfsplan hinausgehen, wird frühestens nächstes Jahr begonnen werden. Nach unserer Erfahrung ist mit einem Abschluss (neuer Bundesverkehrswegeplan) erst etwa 2014/15 zu rechnen.

Frage 3: *Wann ist mit einer Elektrifizierung der Strecke Hof – Regensburg zu rechnen?*

Antwort: Die Elektrifizierung des Abschnitts Hof - Marktredwitz (ca. 42 km) ist zwar Teil des Bedarfsplans, eine Finanzierung der Ausführung ist aber nicht absehbar. Der weitergehende Abschnitt Marktredwitz - Regensburg (ca. 137 km) gehört nicht zum Bedarfsplan, deshalb ist eine Finanzierung aus dem Bedarfsplan unabhängig von den Möglichkeiten des Bundeshaushalts derzeit überhaupt nicht möglich. Hier bieten sich nur zwei Möglichkeiten:

- Aufnahme des Wachstumsprogramms in die finanzielle Linie des Bedarfsplans; dies ist derzeit (noch) nicht gegeben.
- Aufnahme in einen kommenden Bundesverkehrswegeplan und Überführung in einen künftigen Bedarfsplan.

Frage 4: *Diese Strecke ist gedacht als einer der Achsen im Güterverkehr zur Hinterlandanbindung der Seehäfen. Mit welcher Steigerung des Güterverkehrsaufkommens auf dieser Strecke ist nach der Elektrifizierung zu rechnen?*

Antwort: Mit der Elektrifizierung der Strecke Reichenbach - Hof - Regensburg wird der Güterverkehr durchgehend elektrisch befahrbar. Dabei werden die Ballungsräume Würzburg, Bamberg und vor allem Nürnberg/Fürth umfahren. Diese Achse ist für alle Züge in Richtung München und Passau mit dem benachbarten Ausland sowohl von der **Fahrzeit**, als auch von den **Neigungsverhältnissen** interessant.

Im Rahmen des Wachstumsprogramms wurde eine Nachfrage von 40 bis 50 Güterverkehrstrassen ermittelt und die notwendigen Maßnahmen zur Schaffung der Kapazitäten ermittelt. Die nun vorliegende Aktualisierung der Prognose des Bundes für den Güterverkehr auf der Schiene im Rahmen der "Überprüfung Bedarfsplan" bestätigt diese Größenordnung.

Frage 5: *Welche Auswirkungen hat der geplante Vorrang für den Güterverkehr auf dieser Strecke für den Personenverkehr? Ist hier mit Einschränkungen des Angebotes zu rechnen?*

Antwort: Mit der Elektrifizierung der Strecke werden Angebotsverbesserungen sowohl für Personen- als auch Güterverkehr ermöglicht. Mit diesem Ausbau ist keine generelle Vorrangregelung für den Güterverkehr verbunden.

Laut zukünftiger EU-Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienengüterverkehrsnetzes sind in Deutschland drei Korridore einzurichten:

Korridor 1: Zeebrugge - Antwerpen/Rotterdam - Duisburg - (Basel) - Milan - Genova
→ Inbetriebnahme **3 Jahre** nach Inkrafttreten der Verordnung

Korridor 3: Stockholm - Malmö - Copenhagen - Hamburg - Innsbruck - Verona - Palermo
→ Inbetriebnahme **5 Jahre** nach Inkrafttreten der Verordnung

Korridor 8: Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen - Aachen/Berlin - Warschau - Tespol (Poland - Belarus border)/Kaunas
→ Inbetriebnahme **5 Jahre** nach Inkrafttreten der Verordnung

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr wird sich die DB Netz AG intensiv bemühen, wie auf allen anderen Strecken im Bundesgebiet die Interessen aller Verkehrsarten zu berücksichtigen.

Frage 6: *Welche Finanzierungsmodelle sind für den dann notwendigen Lärmschutz vorgesehen?*

Antwort: Die Elektrifizierung einer Strecke stellt laut 16. Bundesimmissionsschutzverordnung keinen wesentlichen baulichen Eingriff dar. Somit sind keine Lärmvorsorgemaßnahmen zu ergreifen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms wird die Strecke wegen der vergleichsweise geringen Belastung erst im langfristigen Zeitraum (vsl. in 10 - 15 Jahren) saniert.

Frage 7: Wie sieht die Deutsche Bahn AG im Zusammenhang mit der Elektrifizierung Hof - Nürnberg die Rolle der Stadt Bayreuth?

Antwort: Eine Einbeziehung des Bahnhofs Bayreuth in eine Elektrifizierung der Strecke Nürnberg - Hof über Marktredwitz ist nicht Inhalt des aktuellen Bedarfsplans. Ebenso ist eine von der Region verfolgte Errichtung einer Verbindungskurve in der Nähe Bayreuths ("Bahnhof Bayreuth Süd") einschließlich Elektrifizierung kein im Bedarfsplan enthaltenes Vorhaben.

Frage 8: Die enormen Baufortschritte auf tschechischer Seite zwischen Cheb (Eger) und Pilsen sind bis zum Jahr 2016 abgeschlossen. Welche Planungen bestehen auf deutscher Seite zwischen Nürnberg - Marktredwitz - Landesgrenze CZ?

Antwort: Die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg - Marktredwitz - Grenze D/CZ ist ein Vorhaben des Bedarfsplans. Das Projekt ist zwar im vordringlichen Bedarf enthalten, es gibt aber vom Bund keine Signale für eine Finanzierungsvereinbarung.

Frage 9: Ist seitens der Deutschen Bahn AG mit der Wiederaufnahme des Personenfernverkehrs zwischen Nürnberg - Marktredwitz - Cheb - Prag zu rechnen?

Antwort: Erst bei erfolgtem Infrastrukturausbau ist mit einer Wiederaufnahme der Strecke zu rechnen. Die Reisezeit zwischen Nürnberg und Prag auf der bestehenden Schieneninfrastruktur ist mit etwa fünf Stunden nicht wettbewerbsfähig zur Straße (2 ¾ Std. für ca. 300 km). Die durchschnittliche Besetzung der bis 2005 auf dieser Relation verkehrenden Fernverkehrszüge lag daher bei durchschnittlich nur 60 Reisenden pro Zug. Bei Realisierung deutlich attraktiverer Reisezeiten infolge eines Infrastrukturausbaus, insbesondere auf dem tschechischen Streckenabschnitt, wird DB Fernverkehr prüfen, ob ein Fernverkehrsangebot auf dieser Achse wirtschaftlich darstellbar ist.

Frage 10: Sind zwischen Amberg - Schwandorf und der Landesgrenze nach Tschechien Schieneninfrastrukturmaßnahmen geplant?

Antwort: Nein, es sind für die nächsten Jahre keinerlei Maßnahmen von Amberg in Richtung Tschechien geplant.

Frage 11: Im derzeitigen Angebot mit dem VT 612 wird die Linie durchgängig nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans gefahren. Eine Brechung der Linie bedeutet für die Fahrgäste eine Verschlechterung und führt vermutlich zu einem Fahrgastverlust. Nachdem die Elektrifizierung derzeit nur bis Hof gesichert ist, die Linie aber von Dresden bis Nürnberg führt, stellt sich dir Frage: Wie wird künftig gefahren?

Antwort: Zurzeit erfolgt ein stündlich durchgehendes und alternierendes Angebot von Nürnberg nach Dresden. Abwechselnd fährt der bestellte RE-Verkehr über Marktredwitz und der eigenwirtschaftlich erbrachte IRE-Leistung über Bayreuth. Diese Zugleistungen werden aktuell mit der BR 612 gefahren. Das Sächsisch-Bayerische-Städtenetz setzte sich gemeinsam mit dem Bayerischen Aufgabenträger, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, für einen integralen Takt-

fahrplan auf der Sachsen-Franken-Magistrale ein. Hierbei war das Ziel, ein stündliches durchgehendes Angebot bei gleichzeitiger Fahrzeitverkürzung zu realisieren.

Die Elektrifizierung nach Hof wirft vor allem mit Blick auf die sächsischen RE-Verkehre Fragen auf. Sollte es zu einer Ausschreibung dieser Leistungen bei den sächsischen Aufgabenträgern kommen, müssten die Reisenden in Hof wieder umsteigen. Weiterhin würde aus heutiger Sicht bei einem Einsatz von ET ohne Neigetechnik auf der Strecke Hof – Dresden Fahrzeitverluste eintreten.

Für die durchgehende Verbindung von Dresden nach Nürnberg über Hof (Saale) läuft die Bestellung bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013. DB Regio hat großes Interesse an der Aufrechterhaltung dieser schnellen und umsteigefreien Verbindung. Diese Linie kann grundsätzlich auch zukünftig unabhängig von der Elektrifizierung zwischen Reichenbach und Hof in Dieseltraktion mit VT 612 bedient werden. Die Planungen der beteiligten Aufgabenträger in Sachsen und Bayern hierzu sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

Frage 12: *Der Bahnstandort Hof verfügt über ein leistungsfähiges und mit Landesmitteln gefördertes Neigetechnikzentrum. Wie steht es um die Zukunft dieses Werkes, wenn die Elektrifizierung fortschreitet? Auf einem aktuellen Prospekt der DB AG zum Streckenausbau Reichenbach - Hof ist eine E-Lok mit Doppelstockwaggons abgebildet. Bedeutet das „das Aus“ der NT-Werkstatt Hof, da eine Wartung dieser Zuggattung in Hof derzeit nicht möglich ist?*

Antwort: Die Werkstatt Hof wäre in der unter Frage 11 möglichen Entwicklung betroffen. Mit der geplanten Verlagerung der Fahrzeugflotte der BR 610 von Nürnberg nach Hof kann dieses Leistungsvolumen allerdings kompensiert werden. Sollten auch in Bayern die Neigetechnikverkehre ausgeschrieben werden, wäre dies für die Werkstatt Hof aber als äußerst kritisch anzusehen. Um am Standort Hof für die elektrischen Fahrzeuge mit dem Hintergrund der Verbesserung der Qualität zumindest Bedarfsinstandsetzungen vornehmen zu können, wurde bei der Planung der Elektrifizierung die Anbindung der Werkstatt Hof mit berücksichtigt.

Frage 13: *Verfügt die DB AG über ein Zweisystemfahrzeug mit Neigetechnik? Falls nein, ist ein solches Fahrzeug überhaupt auf dem Markt?*

Antwort: Die DB AG verfügt derzeit über kein Zweisystemfahrzeug mit Neigetechnik. Eine Marktüberprüfung durch den Fahrzeugeinkauf hat ergeben, dass derzeit bei den gängigen Fahrzeuglieferanten kein Zweisystemfahrzeug mit Neigetechnik angeboten wird. Eine Realisierung eines solchen Zweikraft-Neigetechnikfahrzeugs mit den beiden besonders anspruchsvollen Technologien Neigetechnik und Zweikraftantrieb durch einen der gängigen Fahrzeughersteller ist derzeit nicht absehbar.

Frage 14: *„Der Franken-Sachsen-Express schließt die entstandene Lücke zwischen ICE/IC und dem Regionalverkehr. Er ersetzt quasi den InterRegio. Wie ist Ihre persönliche Einschätzung zu diesem Produkt? Denkt die Bahnspitze über eine Renaissance des InterRegio-Verkehrs nach?“*

Antwort: Die damaligen InterRegio-Fahrzeuge waren alte Schnellzugwagen, die als Übergangslösung für eine begrenzte Nutzungsdauer von 10 bis 20 Jahren modernisiert wurden. Durch die entsprechend niedrigen Fahrzeugkosten konnten sie in dieser Zeit auch auf nachfrageschwächeren Achsen ein Fernverkehrsangebot anbieten, das

damals eine höhere Qualität als der vormals dominierende D-Zug oder der Nahverkehr hatte.

Inzwischen haben die IR-Fahrzeuge das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und sind nicht mehr zeitgemäß (u.a. keine Klimaanlage). Die für eine Wiederbelebung des InterRegio-Angebots erforderliche Investition in neue Fahrzeuge ist auf den ehemaligen InterRegio-Strecken angesichts der unzureichenden Nachfrage wirtschaftlich nicht darstellbar. Auf Strecken, wo ein Fernverkehrsangebot eigenwirtschaftlich nicht realisierbar ist, werden gemäß dem Regionalisierungsgesetz durch die Aufgabenträger Nahverkehrsleistungen bestellt. Diese ermöglichen mit überwiegend modernen Fahrzeugen auch eine gute Anbindung zum nächsten Fernverkehrshalt.

Frage 15: Sleht die Konzernspitze auf der Sachsen-Franken-Magistrale überhaupt wieder die Einführung des Fernverkehrs oder bleibt es eine Nahverkehrsstrecke?

Antwort: Eine Fernverkehrsbedienung auf der Sachsen-Franken-Magistrale ist derzeit nicht absehbar. In den vergangenen Jahren hat sich kein Fernverkehrsangebot auf der Sachsen-Franken-Magistrale wirtschaftlich getragen. Die Reisendenzahlen in den Fernverkehrszügen waren hierfür leider deutlich zu gering. Das seit 2007 stattdessen angebotene IRE/RE-Konzept ermöglicht mit Nahverkehrsfahrzeugen schnelle stündliche Direktverbindungen nach Dresden und Nürnberg mit guten dortigen Anschlüssen an das Fernverkehrsnetz.

Frage 16: Ist eine Verlängerung der Sachsen-Franken-Magistrale nach Stuttgart/München/Karlsruhe bzw. nach Görlitz/Breslau/Krakau oder Leipzig/Berlin in der Zukunft angedacht?

Antwort: Eine Verlängerung der Sachsen-Franken-Magistrale in den genannten Zielen ist nicht geplant. Diese bedeutet eine Veränderung des Bedarfsplans, die nur über eine Fortschreibung des Bundesverkehrsplans in den Bedarfsplan aufgenommen werden kann.

Frage 17: Bei der möglichen Elektrifizierung der Strecke durch das Pegnitztal wird immer als Gegenargument genannt, dass die Sanierung der Brücken und Tunnel zu enormen Kosten führen würden. Kann das für die Elektrifizierung erforderliche Lichtraumprofil durch Absenkung des Gleisbettes erreicht werden?

Antwort: Für die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg - Hof ist eine Aufweitung von zehn Tunnelbauwerken mit insgesamt 2,2 km Länge nötig, um ausreichende Lichtraumprofile herzustellen. Die Gesamtkosten für Elektrifizierung und Aufweitung sind derzeit auf ca. 460 Mio. Euro veranschlagt.

Zur Umsetzung Ihres Vorschlages, die vorhandenen Schienenoberkanten in den Tunnels abzusenken, müssten leider auch die angrenzenden Eisenbahnbrücken und damit die darunter verlaufenden Straßen abgesenkt werden. Dies hätte weitere Kosten zur Folge und ist topographisch nicht überall möglich. Gleichzeitig müssten auch in diesem Fall die Tunnels aufgeweitet werden, da diese für eine Elektrifizierung nicht nur in der Höhe, sondern auch in der Breite vergrößert werden müssen.

Frage 18: Die Fertigung des City-Tunnels in Leipzig bedeutet für die Region eine Verschlechterung der Anbindung in Richtung Norden, vor allem in die Bundeshauptstadt. Wie will man dies den Kunden erklären?

Antwort: Eine Verschlechterung der Anbindung in Richtung Norden aus der Region Oberfranken kann mit Inbetriebnahme des City-Tunnels in Leipzig nicht festgestellt werden. Mit den Ausschreibungen des Mitteldeutschen S-Bahn Netzes und dem Vogtlandnetz haben sich die beteiligten Aufgabenträger auf ein Fahrplankonzept geeinigt, welches den Verkehrsbedürfnissen ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2013 entsprechend Rechnung tragen wird. Dieses Konzept sieht vor, bis zur Fertigstellung der Elektrifizierung zwischen Reichenbach (Vogtl) und Hof Pendelzüge zwischen den Bahnhöfen Hof und Werdau einzusetzen; jeweils mit Anschluss im Bahnhof Werdau an die neue Linie S5X des Mitteldeutschen S-Bahn Netzes (MDSB). Damit wird die bestehende Reisekette, nämlich von Hof über Reichbach, Werdau, Altenburg, Leipzig in die Bundeshauptstadt auch weiterhin gewährleistet, allerdings ein Umsteigen im Bahnhof Werdau unumgänglich. Nach dem Abschluss der Elektrifizierung zwischen den Bahnhöfen Reichenbach und Hof wird nach dem Konzept des Mitteldeutschen-S-Bahn-Netzes als auch nach den Vorgaben des Ausschreibungsfahrplans „Vogtlandnetz“ ein Flügelzugkonzept eingeführt. Damit wird die ursprüngliche Linienführung, nämlich direkt aus Leipzig nach Hof fahren zu können, wieder realisiert.

Frage 19: Dringend erforderlich ist in unserem Raum das Elektronische Stellwerk in Oberkotzau und ein zweites Gleis bei Marktschorgast/Stambach. Wie ist hier der Sachstand?

Antwort: Stellwerk Oberkotzau

Das Stellwerk Oberkotzau (Baujahr 1967) hat eine technische Nutzungsdauer von 70 Jahren.

Derzeit befindet sich die Einrichtung eines Gleiswechselbetriebs zwischen Hof und Oberkotzau in der Planfeststellung und soll bis Mitte 2012 realisiert werden. Dadurch steigt die Leistungsfähigkeit des Streckenabschnittes Hof - Oberkotzau. Mit einem neuen elektronischen Stellwerk ist kein weiterer Kapazitätsgewinn erzielbar, weshalb für einen Ersatz des bestehenden Stellwerks keine Veranlassung besteht.

Zweigleisigkeit zwischen Marktschorgast und Stambach

Vor dem Hintergrund aktueller Verkehrsprognosen und des derzeitigen Betriebsprogramms sehen wir momentan keinen Bedarf für die Neuerstellung des in den 1980er Jahren zurück gebauten zweiten Gleises.

Frage 20: Wie ist der Stand beim Umbau des Knotenbahnhofes Zwickau und beim Bauabschnitt zwischen Leipzig und Werdau?

Antwort: Knoten Zwickau

Die Streckengleise der Strecke Dresden - Werdau Bogendreieck sind im Umfeld des Knotens Zwickau und partiell in ihm so ertüchtigt, dass derzeit schon annähernd die Fahrzeiten erreicht werden, die auch im Endzustand der ABS in diesem Bereich weitestgehend erreichbar sind. Im Zusammenhang mit den verfügbaren Mitteln im Rahmen des Bedarfsplanes ist die Erreichung des Endzustandes im Knoten Zwickau für den Zeitraum um 2020 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt ist dann die Umgestaltung

des Westkopfes und die Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik an den ABS-Standard vorgesehen.

Leipzig - Werdau

Der Abschnitt Altenburg - Paditz soll in den Jahren 2011 - 2013 erneuert werden. Unter der Maßgabe der Bereitstellung der erforderlichen Mittel aus dem Bedarfsplan werden die weiteren Streckenabschnitte, beginnend mit Gaschwitz - Böhlen, ab 2014 erneuert, für 160 km/h ausgebaut und mit ESTW-Technik ausgerüstet.

Frage 21: Ist die bisher restriktive Haltung der DB AG zur Höllentalbahn durch aktuelle Strategieentscheidungen einer Nord-Süd-Güterverkehrsmagistrale Korridor Ost (Wachstumsprogramm DB Netze) über Hof/Saale dadurch anders gewichtet?

Antwort: Die Haltung der DB AG zur stillgelegten und zurück gebauten Höllentalbahn ist unverändert. Diese Verbindung ist nicht im Bundesverkehrswegeplan hinterlegt und somit auch nicht dotiert. Der Freistaat Bayern beabsichtigt nicht, Personennahverkehr auf dieser Relation zu bestellen. Ein wirtschaftlicher Erfolg durch möglichen Güterverkehr für die DB Netz AG ist nicht erkennbar.

Frage 22: Welchen Stellenwert innerhalb der Strategie der DB Netz AG haben kleine Streckenreaktivierungsprojekte wie der 6 km Lückenschluss zwischen Blankenstein/Thüringen und Marxgrün/Bayern (sog. Höllentalbahn) unter der Voraussetzung von vertaktetem SPNV und 750.000 to/Jahr SGV?

Antwort: Bei Streckenreaktivierungsprojekten handelt es sich um grundsätzlich um Bedarfsplanprojekte. Diese müssen entweder im Bundesverkehrswegeplan enthalten und dotiert sein oder es muss eine regionale Finanzierung der Maßnahmen durch den Bedarfsträger erfolgen. Unter diesen Voraussetzungen kann die DB Netz AG eine solche Strecke bauen und anschließend betreiben. Ein Neubau von Strecken aus Eigenmitteln der DB Netz AG ist wirtschaftlich nicht vertretbar und wird nicht verfolgt.

Frage 23: Die Region hofft auf eine Schließung der Schienenlücke Hof – Eger durch die Reaktivierung der aufgelassenen Schienenverbindung Selb – Asch/Tschechien. Vor dem Hintergrund einer Inanspruchnahme von Fördermitteln ist eine abschließende Entscheidung über die Zukunft des Projekts dringlich. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Frage wie der von der Region aus eigenen Mitteln nicht aufzubringende Eigenanteil kompensiert werden könnte.

Antwort: Eine Finanzierung dieser Reaktivierung durch den Bund ist derzeit nicht absehbar.

Anfang 2009 kam der Landrat des Kreises Wunsiedel, Dr. Döhler, auf die DB Netz AG mit dem konkreten Ansinnen der Reaktivierung der Strecke Selb - As (CZ) zu. Seitdem wurden einige Gespräche mit Beteiligung des Freistaates Bayern geführt. Das letzte Gespräch zwischen Herrn Göttler (StMWIVT Bayern), Peter Usko (DB Netz) und Vertretern der Region fand am 27.07.2010 in München statt. Dabei trat deutlich zu Tage, dass außer der nicht geklärten Finanzierung des regionalen Anteils, in der Region insbesondere bei der Stadt Selb größte Vorbehalte zu der Reaktivierung bestehen.

Eine finanzielle Beteiligung der DB Netz AG mit Eigenmitteln ist ausgeschlossen.