

Planungsausschuss Oberfranken-Ost am 08.12.20 in Helmbrechts

Schienenverkehr in Ostoberfranken

Errichtung einer Geschäftsstelle Bahn-Elektrifizierung Franken-Sachsen

Ausgangslage zum Schienenverkehr in Nordostbayern

- Größte Dieselinsel in Deutschland (Region, Streckenkilometer, Fahrgastzahlen)
- Allein beim Regionalexpressverkehr mit den schnellsten Dieselnügen der Welt bis zu 9 Mio. Zugkilometer im Jahr, Emissionsbelastung entlang der Strecke und insbesondere in den Bahnhöfen mit längerem Aufenthalt (Nürnberg, Bayreuth, Hof)
- Güterverkehr mit veralteten Dieselloks mit immensem Dieserverbrauch und Schadstoffausstoß
- Kein Fernverkehr durch die Region, Anschlüsse weit entfernt über meist einer Stunde Anfahrt, Bsp. Berlin

Nordostbayern ist aber auch Schnittstelle wichtiger Verkehrsachsen und Korridore:

- Nürnberg – Dresden
europäischer SW-NO-Korridor Iberische Halbinsel - Baltikum
- Nürnberg – Prag/Karlsbad
zentraler europäischer West-Ost-Korridor Rhein-Main – Tschechien - Slowakei - Ukraine, Rail-Freight-Corridor 9
- München – Regensburg – Leipzig – Berlin (Ostkorridor für den Seehafenhinterlandverkehr)

Das östliche Oberfranken liegt unmittelbar an der **zentralen Nahtstelle von Ost und West sowie in der Mitte von München und Berlin**. Dort kreuzen sich wichtige deutsche und europäische Bahnmagistralen, die mit der Wiedervereinigung vor 30 Jahren und mit der Erweiterung der Europäischen Union vor 16 Jahren vom Rand in den Mittelpunkt gerückt wurden.

Die **Franken-Sachsen-Magistrale Nürnberg – Dresden** ist von Nürnberg bis Marktredwitz sowie mit ihrem Abzweig über Schirnding nach Tschechien Teil des **Trans-europäischen Kernnetzes**, also dem wichtigsten Schienennetz in der Europäischen Union. Damit übernimmt die Franken-Sachsen-Magistrale eine herausragende Verbindungsfunktion im europäischen Schienenverkehr.

Die **Oberfranken-Achse Bamberg/Coburg – Bayreuth/Hof** ist für die Verbindung der oberfränkischen Zentren von zentraler Bedeutung, damit auch für die Anbindung an den Fernverkehr in Bamberg, Coburg oder Würzburg.

Ausbau beider Achsen

1. **Elektrifizierung Franken-Sachsen-Magistrale** befindet sich im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP):
Voraussetzung für die Realisierung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) über 1, welches regelmäßig überprüft wird.
2. **Elektrifizierung Oberfranken-Achse** nicht im vordringlichen Bedarf, stattdessen sind alternative Antriebe mit partieller Elektrifizierung vorgesehen

zu 1. Elektrifizierung Franken-Sachsen-Magistrale

Wegen seiner internationalen Bedeutung muss der Streckenabschnitt Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Schirnding der Franken-Sachsen-Magistrale entsprechend der Kriterien des transeuropäischen Kernnetzes ausgebaut und dabei zwingend elektrifiziert werden. Der Einsatz alternativer Antriebe anstatt einer Streckenelektrifizierung ist daher nicht möglich und scheidet grundsätzlich aus.

Die Vorplanungen für den Ausbau und Elektrifizierung sind kurz vor Abschluss. Es folgt die Entscheidung des Bundes, ob und wie der Lückenschluss kommt. Da es sich um ein laufendes Vorhaben handelt, ist eine parlamentarische Befassung im Bundestag nicht mehr vorgesehen. Die Entscheidung liegt allein beim Bundesverkehrsminister.

Im Sommer 2020 verdichteten sich Zweifel am Umsetzungswillen des Bundes beim Lückenschluss der FSM:

- Niedrige Zugzahlen in der Zugzahlprognose
- DeutschlandTakt – Streichung zwei von drei Fernverkehrslinien:
Der 3. Entwurf sieht nur noch Nürnberg – Prag vor. Nürnberg – Dresden und Nürnberg – Leipzig wurden gestrichen.
- Metropolenbahn Nürnberg – Schwandorf – Prag als Konkurrenzlinie ebenfalls im vordringlichen Bedarf, der Planungsauftrag des Bundes an DB Netz wird für Frühjahr 2021 erwartet

Krisengespräch bei PSts. Enak Ferlemann am 6. Oktober im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

- FSM ist erforderlich und wird gebaut
- Falls NKV kritisch, werden mit DB Netz Wege zur Realisierung gesucht und gefunden
- Politische und fachliche Unterstützung durch die Region zwingend erforderlich (Stimmung, Widerstand, Umsetzung, Vermarktung und Nutzung, Vernetzung der Mobilitätsangebote...)

Dies ist eine wichtige quasiöffentliche Zusicherung, aus der Vertrauensschutz erwächst

Aber: Keine Aussagen darüber, wann und wie der Lückenschluss kommt

Offen ist, wie

- schnell entschieden und weitergeplant wird
- wie gebaut wird (Kriterien und Standard wie Kapazitäten, Lichtraumprofil, Geschwindigkeit, Belastbarkeit usw.)

Das Wie ist entscheidend für die künftige Nutzbarkeit:

Insbesondere muss das Lichtraumprofil der Tunnel ausreichend dimensioniert sein. Damit kann der Güterverkehr auch mit Sondermaßen erfolgen, z.B. kombinierter Verkehr (KV) mit größeren Containern (High Cubes) oder Maschinen und Anlagen.

Die KV-Tauglichkeit ist wichtig für Containerterminals in Nürnberg und Hof, künftig auch Eger und Vogtland. Das betrifft die Versorgung der Region mit Importgütern von den Seehäfen oder den Export.

Eine Begrenzung auf Normalmaße, die insbesondere für Massenguttransporte wie Holz, Futter- und Lebensmittel, Schrott, Kraftstoffe oder Erze relevant sind, wird den Anforderung der Region oder des Transitverkehrs nicht gerecht.

Diskussion um Wirtschaftlichkeit

- Reduzierung der Kosten würde auch auf Kosten der Ausbaukriterien gehen
- Erhöhung des Nutzens
(jüngste Entwicklungen im West-Ost-Korridor Rhein-Main – Ukraine sowie in der Automotiv-Branche belegen dies)

Wir wollen a) vermeiden und b) erreichen

zu 2. Elektrifizierung Oberfranken-Achse

- Statt Elektrifizierung der gesamten Strecke sind eine Elektrifizierung der Fahrzeuge (Hybridfahrzeuge mit Pantograf/Batterie oder Brennstoffzelle oder reine BZ-Fahrzeuge) sowie ggf. Fahrdrahtinseln vorgesehen.
- Die Fahrdynamik (Beschleunigung, Steigfähigkeit, Höchstgeschwindigkeit) der alternativen Antriebe reichen bis auf weiteres nicht aus, um die anspruchsvollen Strecken und Fahrpläne in Ostoberfranken fahren zu können. Das gilt nicht nur für den Expressverkehr, sondern auch für die Regionalbahnen (eng gestrickte Umläufe).
- Der Expressverkehr in Ostoberfranken ist auf Grund der knappen Fahrzeiten des integralen Taktfahrplans und der Übergangsproblematik in Hof zum Expressverkehr in Sachsen nur mit Neigetechnikfahrzeugen zu bewältigen.

Lobbying: Fordern und Fördern

A) Errichtung einer Geschäftsstelle

Für die Bewältigung der Entscheidungshürden (Planung, Finanzierung, Umsetzung) und zur Unterstützung des Vorhabens soll das Engagement der Region geweckt, gebündelt und kontinuierlich begleitet werden.

Bisherige Netzwerke

- Sächsisch-Bayerisches Städtenetz
- IG Elektrifizierung Nürnberg – Bayreuth/Cheb
- IG Elektrifizierung Oberfranken-Achse
- CLARA im Dreiländereck Böhmen-Franken-Sachsen (zeitlich begrenzte Förderprojekte)

ohne feste Geschäftsstelle. Die Arbeit der Netzwerke wird durch zusätzliche Arbeitsleistung von Städten, Landkreisen und Gemeinden erbracht.

- Keine ausreichende Kontinuität
- Arbeitskapazitäten ausgeschöpft
- Kein zentraler und ständiger Ansprechpartner
- Arbeitseffizienz noch nicht ausgeschöpft, Koordinierung und Unterstützung erforderlich
- Bis auf das Städtenetz kein Etat

Ziel und Zweck der Geschäftsstelle:

- Koordination, Unterstützung und Ergänzung der Netzwerke und Netzwerkpartner (Effizienzsteigerung der laufenden Arbeiten)
- Zentrale Ansprechstelle, Verstetigung der Aktivitäten (Kontinuität der Arbeiten)
- Zusätzliche Arbeitsressourcen für eine Vertiefung und Erweiterung der Aufgaben und Themen (Intensivierung und Ausweitung der Arbeiten)
- Grundausstattung mit Projektmitteln, Basis für das weitere Einwerben von Förder- und Projektmitteln

Nutzen und Vorteile der Geschäftsstelle:

- Durch eine Geschäftsstelle kann das Bahnlobbying fest verankert bzw. institutionalisiert werden
- Die Professionalität der laufenden fachlichen Arbeit wird durch eine weitere Professionalisierung der Zusammenarbeit gestärkt und in der Effizienz verbessert

Eine Fortsetzung des bisherigen Modells mit freiwilliger Arbeit in drei selbständigen Netzwerken stößt wegen des Zuwachses an

- **Konkurrenz**
benachbart Metropolenbahn, Würzburg – Nürnberg, Prag – Dresden, Plauen – Eger und überregional (Magistrale für Europa, Gäubahn, Illtertalbahn usw.)
- **Lobbyaufgaben**
intensivere Kontaktpflege und Korrespondenz, Präsenz vor Ort der Entscheidungsträger, Veranstaltungen und Einladungen, Exkursionen...)
- **Umfang und Dichte der Netzwerke**
über Ostoberfranken und Südwestsachsen hinaus nach Mittelfranken/Baden-Württemberg bzw. Dresden/Lausitz und Leipzig/Berlin sowie Tschechien, evtl. Polen, engere Einbindung der Landkreise
- **Themen** (Fordern und Fördern)
Mobilitätswandel und Mobilitätsmanagement, alternative Antriebe, Mobilitätsvernetzung mit Mobilitätsstationen und neuen Mobilitätsangeboten, Sektorenkopplung mit Energie (Bahnstrom, Ladestrom), Barrierefreiheit von Bahnstationen, Nachfolgenutzung Bahngelände, Neugestaltung und städtebauliche Integration des Bahnstationsumfeld, Bahnmarketing,

an seine Grenzen.

Finanzbedarf ca. 80.000 € jährlich

Grundfinanzierung von den Anliegerregionen (Städte und Landkreise in Südwestsachsen, Oberfranken, nördliche Oberpfalz, Mittelfranken)
später zusätzliche Mittel über Förderprojekte

Ansiedlung bei der Logistik-Agentur Oberfranken in Hof in Bürogemeinschaft

Fachlich geleitet und verantwortet von den drei Netzwerken

- Sächsisch-Bayerisches Städtenetz
- IG Elektrifizierung Nürnberg – Bayreuth/Cheb
- IG Elektrifizierung Oberfranken-Achse

B) Gutachten „Realisierung der bahnpolitischen Ziele für den Raum Franken-Sachsen“

Ziel: Darstellung der Leistungsfähigkeit (Kapazitäten) und des gestiegenen Nutzens der FSM (Zugzahlen)

Es ist offensichtlich, dass die bisherigen volkswirtschaftlichen Rechenmodelle der Gutachter nicht das tatsächliche Potential der FSM wieder geben konnten. Deren Rahmendaten gingen von Bevölkerungsrückgang, Strukturschwäche und Randlage aus. Eine Stagnation bzw. ein Rückgang der prognostizierten Transportleistungen Personen/Güter war die Folge.

Jüngste Entwicklungen gehen in die andere Richtung

- Mobilitätswandel, Zuzug junger Menschen
- Europäische Korridore Ost-West (starke Verkehrszunahme im eurasischen Container verkehr/Seidenstraße) bzw. SW-NO
- Branchen: Automotive, Maschinen- und Anlagenbau etc.

Finanzbedarf 50.000 € einmalig

Deckungsmittel durch das Sächsisch-Bayerische Städtenetz
ggf. durch weitere (IHK, Landkreis Nürnberger Land)

Günter Finzel
Stadt Bayreuth, Stabsstelle Strukturentwicklung

08.10.20