

Parlamentarischer Staatssekretär
Michael Theurer
Bundesministerium für Digitales und Ver-
kehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Interessengemeinschaft
Elektrifizierung Nürnberg-Bayreuth/Cheb

Waldluststraße 1
91207 Lauf a. d. Pegnitz
Tel. 0049 9123 950 6011
Fax 0049 9123 950 7011
i.bitzigeio@nuemberger-land.de

Pegnitz/Lauf, 14.08.2023

Überarbeitung der Europäischen TEN-Korridore

Sehr geehrter Herr parlamentarischer Staatssekretär Theurer,

mit großer Sorge verfolgen wir erneute politische Versuche, die darauf abzielen, den Status der Franken-Sachsen-Magistrale als transeuropäische Bahnstrecke zu nehmen und ihn einer konkurrierenden Relation zu übertragen.

Die Bahnstrecke Nürnberg - Marktredwitz - Schirnding - Eger ist der südwestliche Abschnitt der Franken-Sachsen-Magistrale Nürnberg - Dresden. Sie ist auch Teil des transeuropäischen Kernnetzes für den Personen- und Güterverkehr im Rhein-Donau-Korridor von Süddeutschland nach Tschechien. Dabei bündelt sie vier elektrifizierte Bahnstrecken von Leipzig, Dresden, Aussig a.d.E. und Prag nach Nürnberg.

Wegen der Elektrifizierungslücke auf bayerischem Gebiet kann diese Bahnstrecke ihre geographische und historische Verknüpfungsfunktion in der Mitte Europas heute nicht ausüben. Sowohl der Fernverkehr als auch der langlaufende Güterverkehr umfahren diese Relation weiträumig.

Dies betrifft auch die europäische Dimension. Für mehrere mittel- und osteuropäische Staaten sowie für die Ukraine stehen wegen dieser Elektrifizierungslücke an der Nahtstelle von Ost und West keine leistungsfähigen Direktverbindungen nach Süddeutschland zur Verfügung. Weite Umwege über Nord- und Mitteleuropa oder über das Donautal müssen in Kauf genommen werden.

Die vollständige Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert. Die Planungen mussten jedoch gestoppt werden, da eine erneute Nutzen-Kosten-Untersuchung die Wirtschaftlichkeit nicht mehr belegen konnte. Dies wird jedoch angefochten, da falsche Prämissen zu diesem Ergebnis geführt haben. Unabhängig davon gibt es intensive Bestrebungen, die Weiterplanung zu ermöglichen, da die Notwendigkeit der Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale unbestritten ist. Schließlich handelt es sich um die am meisten frequentierte Dieselstrecke in Deutschland inmitten der größten Dieselinsel in Mitteleuropa.

Dieser bedauerliche, jedoch nicht dauerhafte Umstand wird dem Vernehmen nach von interessierten Kreisen zum Anlass genommen, der Franken-Sachsen-Magistrale den Status als transeuropäische Schienenstrecke nehmen und der konkurrierenden Bahnstrecke Nürnberg - Schwandorf - Furth i.W. - Pilsen übertragen zu wollen. Entsprechende Absichten wurden nun im europäischen Parlament laut.

- 2 -

Diese nicht nur in Deutschland, sondern auch in Tschechien nicht elektrifizierte Strecke befindet sich durch eine nachträgliche Aufnahme ebenfalls im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Sie ist jedoch weitaus weniger leistungsfähig als die Franken-Sachsen-Magistrale. Ihr eingleisiger Anteil liegt bei fast 50 %, ihr zu elektrifizierender Anteil bei fast 60 %. Zum Vergleich Nürnberg - Eger - Pilsen: 27 % eingleisig, 40 % zu elektrifizieren.

Besonders nachteilig sind jedoch drei Steilstrecken an der Frankenalb und im Böhmerwald, wo jeweils innerhalb von rund 10 km 100 bis 120 Höhenmeter zu bewältigen sind. Durch diese Gebirgsabschnitte ist diese Schienenstrecke für den schweren Güterverkehr gänzlich ungeeignet. Es wäre eine kapitale Fehlentscheidung, wenn diese Trasse im transeuropäischem Kernnetz den Schienengüterverkehr zwischen Ost und West aufnehmen müsste.

Die Anlieger der Franken-Sachsen-Magistrale sehen in diesem Vorstoß einen höchst unfreundlichen Akt und verwehren sich mit allem Nachdruck dagegen. Bereits 1995 haben Tschechien und Deutschland in einer zwischenstaatlichen Vereinbarung festgestellt, dass die Verbindung Nürnberg - Schirnding - Prag die „zweckmäßigste Verbindung zwischen Süddeutschland und Prag“ darstellt und dass diese Strecke ausgebaut und elektrifiziert werden soll. Die Tschechische Republik hat diese Vereinbarung bereits 2012 unter Verwendung europäischer Infrastrukturmittel erfüllt. Daher muss bei diesem langwierigen internationalen Eisenbahnprojekt mit fragiler Wirtschaftlichkeit der Vertrauensschutz bis zum vollständigen Ausbau gelten.

Durch den Klimawandel, durch geopolitische Veränderungen und wachsende wirtschaftliche Verflechtungen in Mittel- und Osteuropa z. B. in der Automobilindustrie wachsen die Dringlichkeit und der Nutzen dieses Lückenschlusses massiv.

Wir appellieren nachdrücklich an die deutsche Bundesregierung, den Status der Franken-Sachsen-Magistrale als Bahnstrecke im transeuropäischen Kernnetz sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr beizubehalten.

Mit freundlichen Grüßen


Sprecher der IG E



Armin Kroder
Landrat des Landkreises
Nürnberger Land



Thomas Ebersberger
Oberbürgermeister
Stadt Bayreuth



Wolfgang Nierhoff
Erster Bürgermeister
Stadt Pegnitz



Michal Pospíšil
Bürgermeister
Stadt Cheb