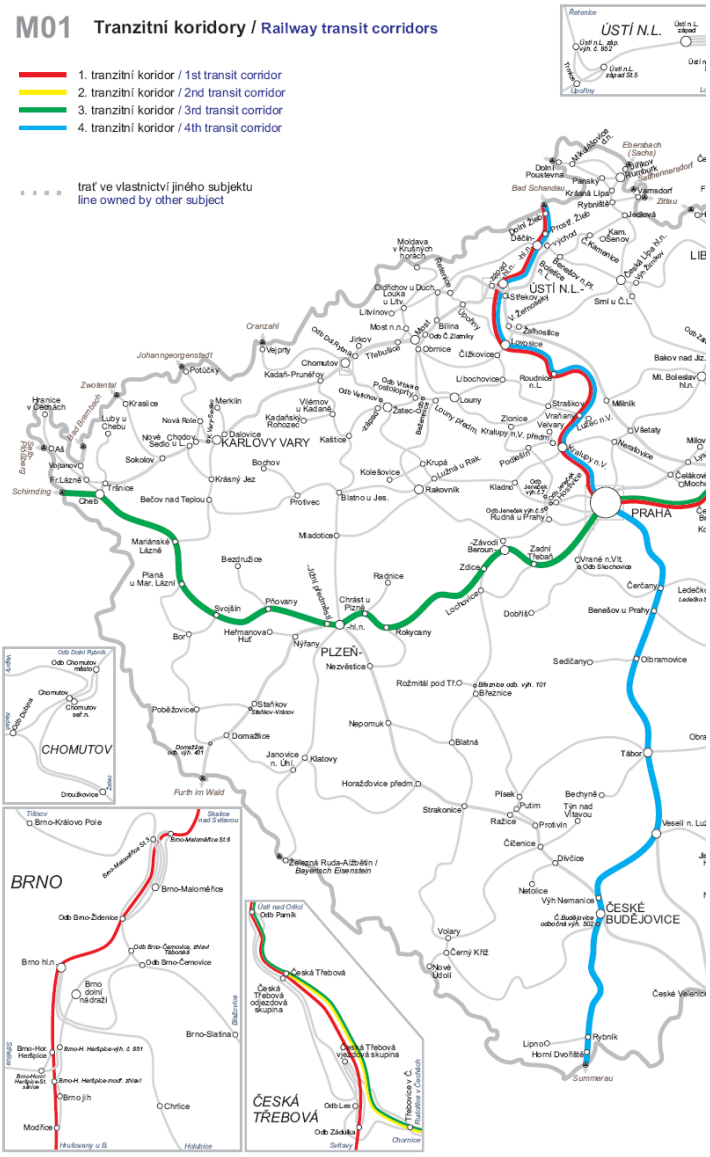
NEWSLETTER 01/2012

Themen:
Sept. 2011: Tschechien baut Eisenbahntrasse nach Bayern weiter aus
19.10.2011: EU-Kommission:
Vorstellung des Programms „Connecting Europe“
15.12.2011: MdEP Ismail Ertug wird Berichterstatter für TEN-V Netze
15.12.2011: Bundesverkehrsministerium veröffentlicht Investitionsrahmenplan 2011-2015: Ausbau/Elektrifizierung der Strecke Hof-Marktredwitz-Nürnberg erst ab 2015 vorgesehen.
21.12.2011: Interview mit Verkehrsminister Peter Ramsauer
10.01.2012: Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern der Bahn, äußert sich zu einem möglichen Zeitplan der Umsetzung der Elektrifizierung
Fazit, Vorschau NEWSLETTER 02/2012

Tschechien baut Eisenbahntrasse nach Bayern weiter aus

Die Tschechische Verwaltung der Eisenbahnwege hat zum Jahresende 2011 einen Großauftrag zum Bau einer neuen Eisenbahntrasse von Rokycany nach Pilsen (Plzen) ausgeschrieben. Für das Jahr 2011 verfügt sie über ein Budget von 614 Mio Euro.



In Tschechien wird derzeit die Modernisierung des Knotenpunkts Pilsen geplant und an der laufenden Optimierung am Verkehrskorridor III was zu einer schnelleren Verbindung nach Deutschland über Eger beitragen wird.
Der Korridor III in Tschechien(in der Graphik grün dargestellt) verläuft von West nach Ost und verbindet Bayern über Eger bis Prag und weiter bis Ostrava und nach Polen/Weißrussland. Eine weitere Route geht über Wien und weiter nach Rumänien ans Schwarze Meer. Ferner wird angestrebt in der Zukunft auch die Südverbindung von Pilsen über Domazlice nach Bayern auszubauen (sozusagen als zweite Trasse nach Bayern).

Auch wenn die staatlichen Zuschüsse, wie im Haushaltsentwurf vorgesehen, 2012 reduziert werden, behält die Finanzierung der mit EU-Fördermitteln laufenden Bauarbeiten an den tschechischen Eisenbahnkorridoren III und IV Priorität. Beide verbinden Tschechien mit Deutschland. Der IV. Korridor erreicht den Freistaat Sachsen / Dresden über Decin.

Mit hohem Mitteleinsatz wird der Verkehrskorridor III im Abschnitt zwischen Prag und Pilsen sowie Pilsen und Cheb gegenwärtig (Stand Ende 2011) an verschiedenen Stellen optimiert. Tschechien nimmt hierzu EU-Fördermittel aus dem Operationellen Programm Verkehr in Anspruch. Die Verbindung Prag - Nürnberg gehört zu **der vorrangigen europäischen Eisenbahnachse 22 (Athen - Sofia - Budapest - Wien - Prag - Nürnberg/Dresden)**. Das Projekt zur Modernisierung des Eisenbahnknotens und der Durchfahrt Pilsen werden laut SZDC den Verkehr von Prag nach Bayern beschleunigen.

Die Modernisierung der Schienenstrecke Rokycany – Pilsen wurde bis Ende 2011 ausgeschrieben. Sowohl durch bauliche und technische Maßnahmen wird sich die Fahrgeschwindigkeit auf die in Tschechien bisher geltende Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erhöhen. Durch den Ausbau dieser Strecke ist aber auch eine höhere Geschwindigkeit von 200 km/h möglich, so dass ein Übergang ins Hochgeschwindigkeitszeitalter erreicht wird.
Zwischen Prag und Pilsen sind aktuell zwei weitere Abschnitte (Beroun - Zbiroh und Zbiroh - Rokycany) im Ertüchtigungsprozess, deren Arbeiten 2012 abgeschlossen sein werden. Ferner läuft die Projektierung zum Ausbau der Verbindung Prag Smichov - Beroun.
Die Strecke zwischen Pilsen und Cheb ist weitgehend optimiert. Der Ausbau von Cheb bis an die deutsche Grenze befindet sich aktuell (Stand Ende 2011) im Projektierungsstadium. 2014 könnten an diesem Streckenabschnitt die Arbeiten aufgenommen werden.

Der III. Korridor führt 358 km von der slowakischen Grenze über Most u Jablunkova, Detmarovice, Prerov, Ceska Trebova, Prag, Pilsen, Cheb bis an die deutsche Grenze. Für die Finanzierung sind insgesamt rund 3,0 Mrd. Euro bereitgestellt.
Die Modernisierung der Strecke Prag - Cheb voranschreitet also gut voran.

Man muss sich also die Frage stellen, wie werden auf bayerischer Seite diese Schienenverkehre weiterfahren? Mit dem Ausbau, geschweige denn mit der Projektierung der Strecke Nürnberg-Marktredwitz-Grenze/CZ wurde in Deutschland noch nicht begonnen!

Aus Tschechien liegt ein zweites grenzüberschreitendes Projekt noch in der Zukunft: der Ausbau der Schienenstrecke Prag-Pilsen-Regensburg-München, auch Donau-Moldau-Bahn genannt, den Deutschland und Tschechien anstreben. Sie ist aber noch nicht Teil des europäischen Streckennetzplanes. Auch müsste auf deutscher Seite der Ausbau bis zur tschechischen Grenze erst in einen neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden, um umgesetzt werden zu können. Von tschechischer Seite könnte die sogenannte südliche Abzweigung des III. Korridors von Pilsen nach Domazlice und zur deutschen Grenze (Furth im Wald) nach Informationen der SZDC etwa 2017 in Angriff genommen werden. In einem Entwurf der Strategie des Ressorts findet sich die Unterteilung der 73 km langen Strecke in drei Abschnitte. Demzufolge könnte die bereits elektrifizierte Trasse sukzessive bis 2024 modernisiert werden.

Die derzeitigen Reisezeiten per Zug halten auf keiner der beiden Strecken mit der Autobahn mit. Auch auf deutscher Seite herrscht Nachholbedarf auf den zum Teil nicht elektrifizierten Schienenverbindungen zur tschechischen Grenze. Wer von Nürnberg nach Prag reisen möchte, muss auf den Gleisen mit fast fünf Stunden Fahrt rechnen. Von München aus sind es fast sechs Stunden. Nicht zufällig hat die Deutsche Bundesbahn auf der Strecke Nürnberg - Prag einen Expressbus eingesetzt, der etwa dreidreiviertel Stunden benötigt.[1]

---

[1] Quelle: http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=210892.html
Nähere Informationen und Karte unter: Railway Infrastructure Administration, state organization (SZDC) Dlazdena 1003/7, 110 00 Praha 1, Internet: www.szdc.cz

„Connecting Europe“ – gute Verbindungen für Europa: Das neue Kernnetz der Europäischen Union für den Verkehr

"Die Kommission hat heute (19.10.2011) einen Vorschlag angenommen, mit dem der jetzige Flickenteppich aus Straßen, Schienenwegen, Flughäfen und Schifffahrtskanälen in Europa zu einem einheitlichen Verkehrsnetz (TEN-V) umgeformt wird. Im neuen Kernnetz werden Engpässe beseitigt, die Infrastruktur modernisiert und der grenzüberschreitende Verkehr flüssiger gestaltet, was den Reisenden und Unternehmen in der ganzen EU zugute kommen wird.
Das TEN-V-Netz besteht aus zwei Ebenen: einem Kernnetz, das bis 2030 vollendet sein soll, und einem Gesamtnetz, das bis 2050 fertig zu stellen ist."[2]
Die Strecke Hof-Regensburg ist in diesem Kernnetz als Haupttrasse für den Schienengüterverkehr erfasst (siehe Karten im Anhang).
Ferner werden im Rahmen des Transeuropäischen Netzes-Verkehr (TEN-V) die grenzüberschreitende Schienenverkehre Nürnberg-Prag und München-Prag näher untersucht und geeignete Lösungen erarbeitet.

MdEP Ismail Ertug wird im Europäischen Parlament Berichterstatter für TEN-V-Leitlinien

Der Europaabgeordnete für die Oberpfalz und Niederbayern, Ismail Ertug, wird zum Berichterstatter des Europäischen Parlaments für die TEN-V-Leitlinien (Transeuropäische Netze- Verkehr):
„Die TEN-V-Leitlinien haben auch Auswirkungen auf die Oberpfalz und Niederbayern. Der grenzüberschreitende Verkehr zwischen der Tschechischen Republik und Ostbayern ist stark ausbaufähig: „Besonders die Korridore München-Prag und Nürnberg-Prag spielen hier eine Rolle. Wir werden hier eine Lösung suchen, die die Verbindungen zwischen Ostbayern und der Tschechischen Republik optimiert und sowohl für Güter- als auch Personenverkehr ertüchtigt.“ beurteilt Ismail Ertug die zukünftige Planung und fügt hinzu:
„**Die Elektrifizierung der Strecke Hof-Regensburg ist ein wichtiges Güterverkehrsprojekt. Ich werde sie mit höchster Priorität in die Verhandlungen mit Parlament und Rat einbringen**.““[3]

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS): Veröffentlichung Investitionsrahmenplan 2011-2015

Der Investitionsrahmenplan (IRP) stellt den Investitionsbedarf für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes für einen Zeitraum von fünf Jahren dar. Das beinhaltet sowohl die Mittel für Ersatz und Erhaltung der bestehenden Netze, für die Fortführung im Bau befindlicher Maßnahmen und den Beginn von Vorhaben mit weit fortgeschrittenem Planungsstand, die bereits Baureife haben oder diese im Geltungszeitraum (aktuell bis 2015) erreichen können.

---

[2] Quelle: Europäische Union: Memo/11/706 vom 19.10.2011, „Connecting Europe“ – gute Verbindungen für Europa: Das neue Kernnetz der Europäischen Union für den Verkehr
[3] Quelle: MdEP Ismail Ertug: Pressemittteilung vom 15.12.2011, Internet: http://www.ertug.eu/91news_de.php?wpf_news_id=224#news224

Bei den Aus- und Neubauvorhaben werden zunächst alle begonnen Vorhaben mit dem Ziel fortgeführt, sie zügig fertig zu stellen. Diese Vorhaben sind in den Projektlisten in der Kategorie B aufgeführt.
Die Kategorie C enthält "Prioritäre Projekte im IRP-Zeitraum". Hierunter fallen insbesondere Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.
In der Kategorie D "Weitere wichtige Vorhaben" sind diejenigen Projekte zusammengefasst, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden. Dazu gehören die Planungsstadien z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, in Linienbestimmung. Mit diesen Vorhaben kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

Abbildung:[4]

lfd. Nr.	Vorhaben/Teilvorhaben	Projekt-stand	Bundes-mittel insgesamt [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanz-bedarf ab 2011 [Mio. €]
1	3	2	3	4	5
	A. Sammelpositionen				
	entfällt				
	B. Laufende Vorhaben/Teilvorhaben				
	Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.				
10	**ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach / Grenze D/CZ** Elektrifizierung Reichenbach – Hof [1]	im Bau	**102,9**	**10,7**	**92,2**

[1] ohne im Rahmen des Konjunkturpakets I vorfinanzierte Planungsanteile

	D. Weitere wichtige Vorhaben/Teilvorhaben				
	Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorplanung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll. Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.				
8	**Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Hof – Grenze D/CZ**				

Im Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 ist die Finanzierung der Elektrifizierung der Strecke Marktredwitz-Regensburg nicht erfasst. Dennoch lassen die in Kapitel 3.6 genannten Grundsätze einen vorrangigen Ausbau einzelner Teilstrecken zur Beseitigung von Kapazitätsbeschränkungen auf wichtigen nationalen und internationalen Korridoren zu.

Die Bundesländer und Ressorts können noch bis Ende Januar 2012 Anmerkungen zum IRP machen.
Man darf gespannt sein, welche Anmerkung hierzu aus Bayern kommt.

[4] Quelle: BMVBS: Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP), veröffentlicht am 15.12.2011, Internet: http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2011/262-ramsauer-irp.html

Interview mit Verkehrsminister Peter Ramsauer

In einem Interview vom 22.12.2011[5] äußert sich Verkehrsminister Peter Ramsauer u.a. zu den Themen Bürgerinformation und -beteiligung an Infrastrukturvorhaben und Akzeptanz von Verkehrslärm.
Am Beispiel des Großprojektes „Stuttgart 21“ beschreibt Herr Ramsauer, wie er zukünftig den Umgang mit Protesten und konstruktiver Kritik seitens der betroffenen Bürger sieht und was die Verwaltung und der „Gesetzgeber“ dafür tun müssen:

"… Die neue Art der Kommunikation über das Internet erleichtert das aufsehenerregende Wirken lokaler Projektgegner. Deren Protest entspricht aber nicht unbedingt dem Empfinden der Mehrheit, wie die Volksabstimmung zu Stuttgart 21 gezeigt hat. **Wichtig ist aber, dass man die Menschen bei Großprojekten mitnimmt.** Wir müssen Vorhaben künftig schon vor der Einleitung formeller Planungsschritte besser erklären. **Wir müssen Betroffene zu Beteiligten machen.** Die Planung wird inhaltlich besser, wenn alle ihr Wissen einbringen. **Wir wollen jene einbeziehen, die ein Vorhaben kritisch, aber konstruktiv begleiten.** Dann gehen die Verfahren insgesamt auch schneller. Man darf nicht nur die notorischen Neinsager hören, sondern muss auch die Dafür-Mentalität stärken.
Die Zeiten sind vorbei, in denen die Verwaltung wie in einem sterilen Labor ihre Planung erarbeiten konnte. Ab und zu wurde einer im Schutzanzug an die Tür geschickt, um Erklärungszettel aufzuhängen, die der Bürger zur Kenntnis nehmen sollte. Ein so hergestelltes Produkt kann heute nicht mehr standhalten. **Wir müssen frühzeitig Kritik zulassen, um sie nutzbringend zu verwenden.**
Es gibt viele Beispiele für Bürgerbeteiligung, die sich schwer in einem einzigen Gesetz zusammenfassen lassen. Wir planen die Darstellung von Fallgestaltungen im 'Handbuch Akzeptanzdialoge', das 2012 fertig sein wird. Das Papier ist eine Art Leitfaden für die Verwaltung der Länder oder auch die Bahn zum besseren Umgang mit Bürgern, Unternehmen und Verbänden."[6]

…und auf die Frage „Wie viel Lärm muss der Bürger hinnehmen?“ antwortet er:
"Es gibt kein Industrieland ohne Nebenwirkungen. Ohne Energie und ohne Verkehr gibt es keine Investitionen und keine Arbeitsplätze. Aber wir müssen gleichzeitig das bewahren, was ein Gegengewicht zu diesen Belastungen bildet: unsere Lebensqualität und Kulturlandschaften."[7]

---

[5] Quelle: http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/RedenUndInterviews/VerkehrUndMobilitaet/bundesminister-dr-peter-ramsauer-im-interview-mit-der-faz-am-22-12-11.html?view=renderDruckansicht&nn=45524
[6] Das ausführliche Interview ist zu finden in Internet: siehe link Fußnote 5
[7] Das ausführliche Interview ist zu finden in Internet: siehe link Fußnote 5

Der Konzernbevollmächtigte für den Freistaat Bayern der Bahn, Klaus-Dieter Josel, äusserte sich zum Stand der Elektrifizierung der Strecke Hof-Regensburg.[8]

Die Strecke Hof-Regensburg hat aus Bahnsicht bundesweite Bedeutung. Mit wenig Aufwand kann sie als Entlastungsstrecke den zukünftig stark ansteigenden Güterverkehr München-Hamburg aufnehmen. Die Bahn ist hier im Dialog mit dem bayerischen Wirtschaftministerium, so daß diese Maßnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen wird. Das bayerische Wirtschaftsministerium unterstützt dies ausdrücklich. Gefragt nach einem möglichen Umsetzungszeitplan antwortete Herr Josel, dass nach einer Aufnahme in den BVWP 2015 im Jahr 2016 die Finanzierungsvereinbarung zu erfolgen hat, um entsprechende Planungen einzuleiten. Für die Planfeststellung etc. sind nochmals mindestens 8 Jahre zu veranschlagen. Diese genannten langen Laufzeiten seien bei solchen großen Infrastrukturprojekten als „normal“ anzusehen. Belange der Bürger und Betroffenen sollen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens angehört werden. Insgesamt sei man seitens der Befürworter sehr zuversichtlich dies Projekt aufgrund der bundesdeutschen Bedeutung auch in dem angegebenen Zeitrahmen umzusetzen.

Glaubt man dieser Aussage von Herrn Josel, so ist mit einer Elektrifizierung nicht vor 2024 zu rechnen. Dieser Zeitplan sei auch nur einzuhalten, wenn die Finanzmittel für die Umsetzung zur Verfügung stehen.
Gleichzeitig bedeutet dies aber auch, dass die Strecke als Entlastungsstrecke den Güterverkehr auch ohne eine Elektrifizierung aufnehmen wird. Und dies sofort und ohne Lärmschutz- und Erschütterungsschutzmaßnahmen für die Betroffenen.

Fazit:

Fast hat man den Eindruck, dass Tschechien den Ausbau seines Schienenstreckennetz Richtung Westen, wie damals beim Bau der A6, intensiver und schneller vorantreibt. Für Tschechien (und die weiter im Osten gelegenen Länder) ist die Verbindung nach Westen vielleicht das wichtigste Verkehrsprojekt unserer Zeit, um die prognostizierten Güter- und Personenströme bewältigen zu können. Als Exportnation braucht Tschechien die Anbindung an die Seehäfen in Deutschland und den Niederlanden.
Bis auf das Teilstück Eger-Grenze/D werden 2014 auf der Strecke Cheb-Pilsen-Prag alle Maßnahmen fertiggestellt sein.
Doch Bayern, Deutschland und die Europäische Kommission haben erkannt, dass auf deutscher Seite ein Nachholbedarf besteht.
Die Strecke Hof-Regensburg ist bereits Bestandteil des nationalen „Güterkorridors Ost“ auf dem im wesentlichen der Seehafenhinterlandverkehr abgewickelt wird. Dies bestätigen uns auch die Beobachtungen des bereits laufenden Güterverkehrs auf der Strecke.

Die Aufnahme der Strecke ins Kernnetz für den Schienengüterverkehr des transeuropäischen Netzes-Verkehr (TEN-V) ist jedoch die entscheidende Entwicklung der

[8] Bayerischer Rundfunk, „Jetzt red i aus Mitterteich“, Sendetermin:10.01.2012,
Im Internet: http://mediathek-video.br.de/B7Mediathek.html?bccode=both

letzten Monate. Dies sowohl, was die Dringlichkeit der Umsetzung, als auch die zu erwartenden Güterzugzahlen betrifft. Nach Einschätzung der EU-Kommission wird der Güterverkehr bis 2050 um schätzungsweise 80 % zunehmen.
Betrachtet man sich diese Entwicklungen, so ist zu erwarten, dass die Strecke Weiden-Marktredwitz zukünftig sowohl den Güterverkehr in Nord/Süd, als auch den grenzüberschreitenden Verkehr von West/Ost aufnehmen (von Nürnberg-Weiden-Marktredwitz-Eger/CZ) wird. Diesen West/Ost Güterverkehr konnten wir stellenweise bereits im Jahr 2011 beobachten.
Der Eisenbahnknoten Weiden wird somit zu einem „Drehkreuz“ für den „Transit“-Schienengüterverkehr mit einer entsprechend hohen Güterzugfrequenz.

Auch wenn die Finanzmittel derzeit nicht zur Verfügung stehen, wie der Investitionsrahmenplan des Bundesverkehrsministeriums zeigt, ist davon auszugehen, dass der Ausbau der Strecke (Elektrifizierung) Marktredwitz-Regensburg, vss. zwischen 2015 und 2030 erfolgen wird.
So hat auch die EU-Kommission strenge Anforderungen in den TEN-V-Leitlinien neu eingeführt. Mitgliedstaaten mit geförderten Vorhaben im Kernnetz sind rechtlich verpflichtet, diese Vorhaben zu vollenden und bis 2030, dem Abschlussdatum für das Kernnetz, fertigzustellen. Diese rechtliche Anforderung soll die Mitgliedstaaten dazu anhalten, Verkehrsvorhaben wie geplant durchzuführen.[9]

Grundsätzlich wird die Strecke auch ohne eine Elektrifizierung zukünftig verstärkt für den Güterverkehr eingesetzt. Wir werden die Entwicklung auch im Jahr 2012 weiterhin aufmerksam verfolgen.

Mit Herrn MdEP Ismail Ertug haben wir bereits Mitte Dezember 2011 per email Kontakt aufgenommen und sind an einem Informationsaustausch sehr interessiert.

Herr Ramsauer spricht uns in diesen Punkten aus der Seele:
- „Menschen bei Projekten mitnehmen“,
- „Betroffene zu Beteiligten machen“
- „...jene einbeziehen, die ein Vorhaben kritisch aber konstruktiv begleiten“
- „Wir müssen frühzeitig Kritik zulassen, um sie nutzbringend zu verwenden.“
- „..wir müssen gleichzeitig das bewahren, was ein Gegengewicht zu diesen Belastungen bildet: unsere Lebensqualität und Kulturlandschaften."

Genau diese Punkte würden wir uns seitens der Politik und der Verwaltung auch für den Güterkorridor Hof-Regensburg wünschen. Die Informationen fließen bis dato spärlich bis gar nicht. Die betroffenen Kommunen und Bürger sind entsprechend den Planungen und aktuellen Entwicklungen zu informieren und zu beteiligen. Konstruktive Kritik muss bereits jetzt in die Planungen aufgenommen werden. Hierzu wollen wir als Forum Bahnlärm Naabtal 21 beitragen.

Die von Herrn Ramsauer genannte Veröffentlichung des 'Handbuch Akzeptanzdialoge', welches 2012 fertig sein soll, werden wir mit großer Aufmerksamkeit weiterverfolgen.

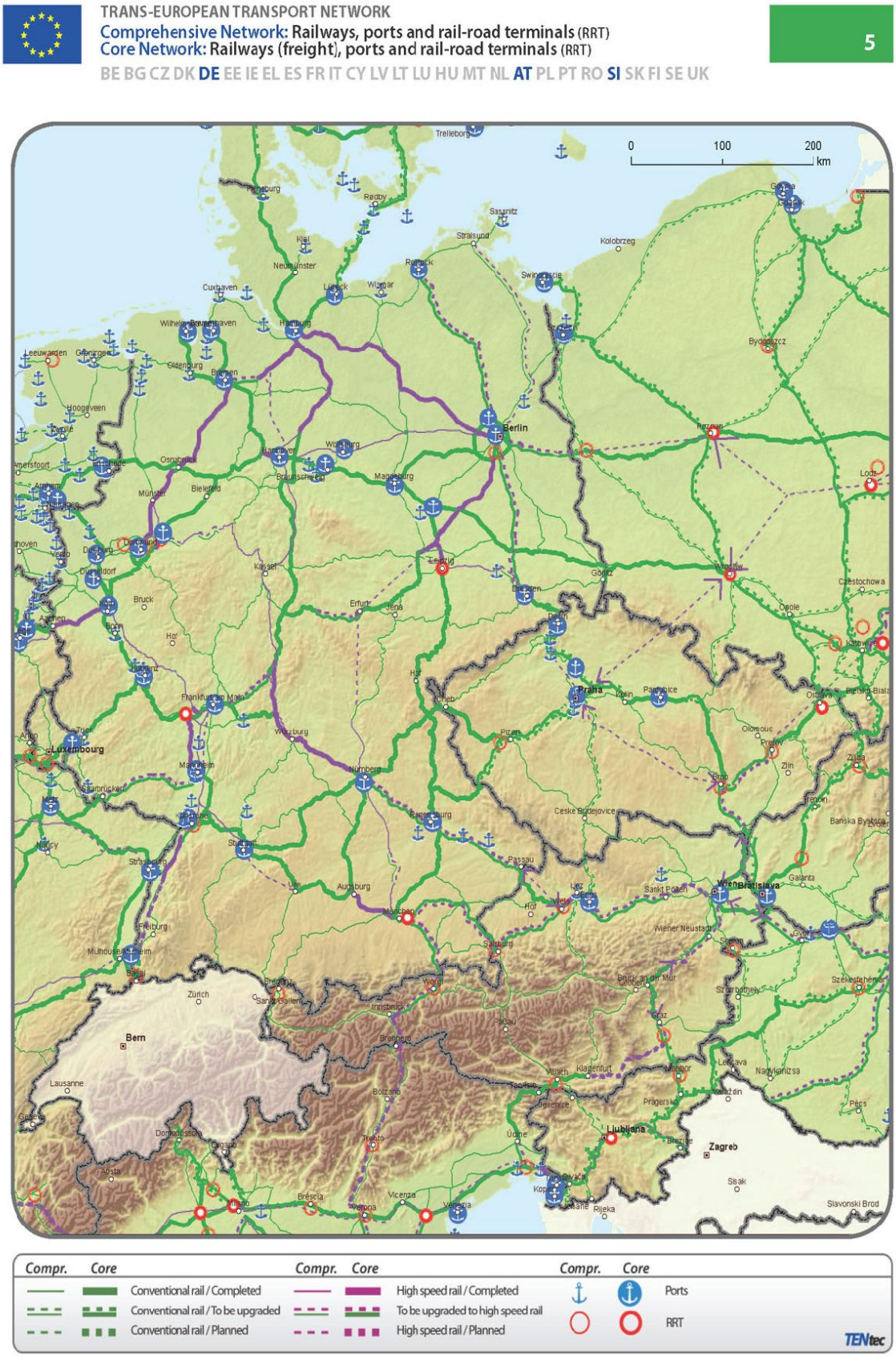
[9] vgl.: Europäische Union: Memo/11/706 vom 19.10.2011, „Connecting Europe“ – gute Verbindungen für Europa: Das neue Kernnetz der Europäischen Union für den Verkehr

Vorschau NEWSLETTER 02/2012:

Am 03.01.2012 wurden die Zugzahlen des Jahres 2010 (Personen- und Güterverkehr) im deutschen Schienenstreckennetz veröffentlicht. Wir werden die Daten auswerten und mit den uns ebenfalls vorliegenden Zugzahlen aus dem Jahr 2005 vergleichen und Entwicklungen der letzten fünf Jahre deutlich machen.

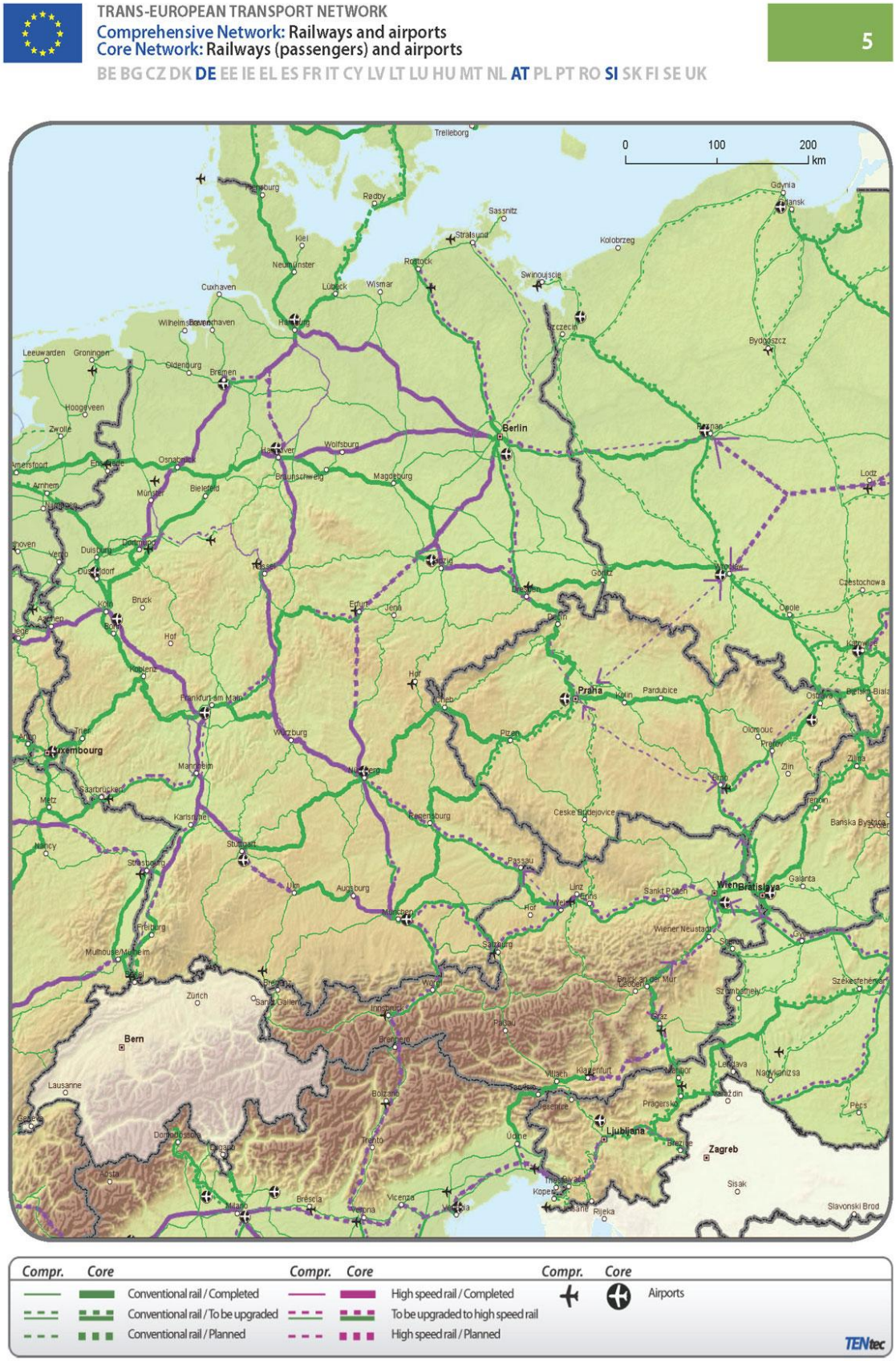
Der NEWSLETTER 02/2012 erscheint vss. im Februar.
Schauen Sie doch einfach auf unserer Internetseite www.lautwirds.de unter der Rubrik „NEWSLETTER“ vorbei.

Anhang 1: Kernnetz des Schienengüterverkehres (bis 2020)[10]



[10] Quelle: European Commission, COM(2011) 650, Annex I – Volume 12

Anhang 2: Kernnetz des Schienenpersonenverkehres (bis 2020)[11]



[11] Quelle: European Commission, COM(2011) 650, Annex I – Volume 13