



Josef Zellmeier, MdL
Staatssekretär

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Postfach 22 12 53 • 80502 München.....

Vorstand des
Henneberg-Itzgrund-Franken e.V.
Herrn Martin Truckenbrodt
Sonneberger Straße 244
96528 Frankenblick-Seltendorf

München, - 2. JULI 2018
IIE4-3556.2-2

ICE-Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt (VDE 8.1)

Sehr geehrter Herr Truckenbrodt,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 27. Mai 2018, das ich im Namen von Frau
Staatsministerin Aigner wie folgt beantworten darf:

Der Erfolg der ICE-Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt (VDE 8.1) als Teil der ICE-
Linie München Berlin ist auch aus Sicht der Staatsregierung grundsätzlich durch-
aus steigerungsfähig.

Zu einigen Ihrer Anregungen betreffend weitere Anpassungsmaßnahmen möchte
ich Folgendes ausführen:

Durchgehende Zweigleisigkeit und ICE 3-Tauglichkeit zwischen den Cobur- ger ICE-Einschleifungen:

Die Staatsregierung sowie die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) setzen
sich seit Jahren gegenüber dem laut Grundgesetz zuständigen Bund und der
DB AG dafür ein, die Schieneninfrastruktur im Raum Coburg nachhaltig zu dimen-
sionieren. Während bestimmte Forderungen wie die Umsetzung der vollständigen
Barrierefreiheit für den Bahnhof Coburg oder der zweigleisige Ausbau zwischen
Creidlitz und Niederfüllbach umgesetzt wurden bzw. werden, sehen DB und Bund

derzeit leider keinen Ansatz für den zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Coburg Personenbahnhof und Coburg Güterbahnhof. Auch die Thematik der Streckentauglichkeit für ICE 3-Züge wurde zwischen Freistaat und DB diskutiert. Wie Sie richtig schreiben, scheitert eine Umsetzung derzeit an der Kostenübernahme.

Ausbau und Erneuerung der Infrastruktur am Bahnhof Coburg:

Wie erwähnt, ist für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur der Bund zuständig. Unterhalten wird die Station Coburg von DB Station&Service. Der passende Ansprechpartner Ihres Wunsches nach Schließfächern im Bahnhof Coburg, sauberen Toiletten sowie die Frage nach dem Servicepersonal ist DB Station&Service. Was die Vertaktung des Busverkehrs angeht, so liegt hier die Zuständigkeit bei der Stadt Coburg bzw., sollte es sich um überregionale Verbindungen handeln, beim Landkreis. Was den erwähnten potentiellen neuen Bahnsteig an Gleis 6 betrifft, so befindet sich der Freistaat derzeit im Rahmen der regelmäßigen Jour Fixe-Besprechungen in ersten Abstimmungen mit der DB bzgl. Machbarkeit und Finanzierung. Konkrete Ergebnisse liegen allerdings noch nicht vor. Die Einführung des neuen europaweit einheitlichen Zugbeeinflussungssystems ETCS ist sicherlich grundsätzlich wünschenswert. Allerdings lassen sich die betrieblichen Anforderungen, z.B. an die Streckengeschwindigkeit und die Zugfolge gerade auch im Knoten Coburg mit den konventionellen Systemen erfüllen.

Eisenbahnlückenschluss Südwestthüringen-Oberfranken (Werrabahn):

Der Freistaat Bayern ist gemäß den gesetzlichen Regelungen für die Bestellung der Verkehrsleistungen zuständig, nicht jedoch für die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur. Daher möchte ich Ihnen an dieser Stelle das Vorgehen bzgl. einer Reaktivierung schildern. Allererste Voraussetzung für den Beginn des Reaktivierungsprozesses ist das Vorliegen positiver, schriftlicher Gremienbeschlüsse der Aufgabenträger des ÖPNV für die Reaktivierung der Strecke.

Folgende Reaktivierungskriterien sind darüber hinaus zu erfüllen:

1. Eine Prognose, die vom Freistaat Bayern anerkannt wird, ergab, dass eine Nachfrage von mehr als 1.000 Reisenden pro Werktag zu erwarten ist (1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke).

2. Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaats in einen Zustand versetzt, die einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.
3. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ist bereit, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben und berechnet hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht übersteigen.
4. Die ÖPNV-Aufgabenträger müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.

Die Staatsregierung hat für eine Reaktivierung von Bahnstrecken die oben genannten Kriterien entwickelt, die bayernweit einheitlich gehandhabt werden. Erst wenn diese Rahmenbedingungen kumulativ erfüllt sind, prüft der Freistaat, ob er ein Verkehrsunternehmen beauftragt. Da die Situation der zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel angespannt ist, kommt es nicht automatisch zu einer Bestellung. Die abschließende Entscheidung treffen das Verkehrsministerium sowie der Aufsichtsrat der BEG. Zuvor müssen sich die Städte, Landkreise und Gemeinden allerdings im Wege von Grundsatzbeschlüssen ihrer Gremien für die Reaktivierung aussprechen, und zwar eingedenk aller damit verbundenen Folgen. Bisher liegen uns bzgl. der Werrabahn keine Gremienbeschlüsse vor.

Maßgebliche Schwierigkeit bei der Werrabahn ist, dass hier nicht eine bestehende Infrastruktur ertüchtigt werden müsste, sondern ein sehr teurer Neubau des Lückenschusses zu erfolgen hätte. Die Staatsregierung hat diesen Lückenschluss 2013 beim Bund für die Erstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) angemeldet. Leider hat der Bund die Strecke im BVWP 2030 nicht berücksichtigt, da sie laut Bund keine Wirtschaftlichkeit aufweist. Damit gibt es zumindest bis zum Jahr 2030 keine Realisierungsperspektive für diese Schieneninfrastruktur.

Elektrifizierung der Bahnstrecke Lichtenfels – Bayreuth:

Die Elektrifizierung der Strecken Hochstadt-Markzeuln – Neuenmarkt-Wirsberg – Oberkotzau – Hof sowie Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg befindet sich im „Potentiellen Bedarf“ des BVWP 2030. Bei den Projekten des „Potentiellen

Bedarfs“ handelt es sich um Projekte, welche bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit durch die Gutachter des Bundes in den „Vordringlichen Bedarf“ aufrücken können. Zuständig ist hier ebenfalls der Bund. Derzeit prüft er, ob eine Höherstufung der oben genannten Strecken möglich ist. Gemäß Aussagen des Bundes ist mit einer Entscheidung hierzu Ende des dritten Quartals 2018 zu rechnen.

Was die Reaktivierung der Höllentalbahn betrifft, so verweisen wir auf unsere Aussagen zur Werrabahn. Auch hier gilt es, sämtliche Schritte abzuarbeiten. Ein Gremienbeschluss liegt uns bisher nicht vor.

Im Übrigen habe ich Ihre Fahrplan-Anregungen an die BEG weitergegeben, die diese im Rahmen ihrer weiteren Planungen auf Umsetzbarkeit prüfen wird.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Josef G...'. The signature is fluid and cursive, with the first name 'Josef' clearly legible.